

Ergebnisse aus dem AK Stadtsauberkeit

HAGEN 
Stadt der FernUniversität
Der Oberbürgermeister

Deckblatt

Datum:
02.11.2016

Seite 1

ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

69

20

Betreff: Drucksachennummer:

Prüfauftrag des Ausschusses für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität
vom 04.05.2016 zum Thema "Stadtsauberkeit"; hier: Beantwortung noch offener
Fragen

Beratungsfolge:

09.11.2016

**„Rand zu Rand Reinigung“ für die Stadt Hagen**

Unter welchen Voraussetzungen ist die Einführung der sogenannten Rand zu Rand-Reinigung in Hagen durchführbar? Welche Vorabstimmungen müssen dafür geleistet werden?

Wie hoch wäre die zusätzliche Gebührenbelastung für die Bürgerinnen und Bürger? Inwiefern ist der 20-prozentige Kostenanteil der Stadt über den Haushalt finanzierbar? Welche Vorlaufzeit müsste veranschlagt werden?

Im Rahmen der „Rand zu Rand Reinigung“ ergibt sich ein Mehraufwand im Vergleich zur derzeitigen Straßenreinigung für die zusätzliche Bürgersteigreinigung und die Reinigung des Straßenbegleitgrüns.

Je nach Intensität der durchzuführenden Reinigung erhöht sich der Aufwand um ca. 26% bzw. um ca. 45%. Der von der Stadt zu tragende Anteil (Allgemeininteressenanteil) erhöht sich je nach Reinigungsintensität um ca. 190.000 € bzw. um ca. 400.000 €.

Des weiteren steigt die Gebührenbelastung der Stadt Hagen aus eigenen Flächen. Dies bedeutet einen Anstieg je nach Reinigungsintensität um ca. 78.000 € bzw. um ca. 136.000 €. Bei der Erweiterung der gebührenfinanzierten Straßenreinigung liegt eine freiwillige Leistung vor. Nach dem Stärkungspaktgesetz dürfen freiwillige Leistungen nur durchgeführt werden, wenn andere freiwillige Leistungen in gleicher Höhe wegfallen.

Darüber hinaus widerspricht der höhere Allgemeininteressenanteil der Konsolidierungsmaßnahme „Absenkung des Allgemeininteressenanteils an der Straßenreinigung“. Bei Wegbrechen dieser Konsolidierungsmaßnahme, wäre eine neue Konsolidierungsmaßnahme in gleicher Höhe erforderlich.

Aus diesen Gründen kann die Verwaltung die erweiterte gebührenfinanzierte Straßenreinigung nicht mittragen.

Kostenermittlung „fußläufige Fegetrupps“

Unter welchen Voraussetzungen ist die Einrichtung eines fußläufigen Fegetrupps möglich, der an neuralgischen Stellen ergänzend und unabhängig von den Kehrmaschinen eingesetzt wird?

Welcher zusätzlicher Personalaufwand und welche zusätzlichen Kosten würden entstehen?

Inwiefern erhöhen sich dadurch die Gebühren für die Straßenreinigung?

Die angefragten „fußläufigen Fegetrupps“ existieren bereits beim HEB unter dem Begriff des „Sonderreinigungsfahrzeugs“. Diese Gruppe entfernt Müll-Hot-Spots kurzfristig. Des Weiteren kann diese Gruppe an den Stellen manuell fegen, die von der Maschinenreinigung



nicht erreicht werden können. Zusätzliche „Fegetrupps“ müssten ergänzend eingerichtet werden.

Inklusive aller Nebenkosten würde sich der finanzielle Aufwand für ein zusätzliches Kolonnenfahrzeug mit zwei Mitarbeitern und anteiliger Urlaubs- und Krankheitsvertretung auf 170.000,00 € pro Jahr belaufen. Bei dem bisherigen Jahresbudget würde sich dies auf die Straßenreinigungsgebühr in Höhe von ca. 3,6 % auswirken, was einer durchschnittlichen Erhöhung um 0,11 € pro laufendem Meter entsprechen würde.

Der Aufwand für ein zusätzliches Kolonnenfahrzeug würde gleichfalls einen entsprechenden Anstieg des Allgemeininteressenanteils sowie der Gebührenbelastung der Stadt Hagen aus eigenen Flächen bedeuten und kann deshalb nicht mitgetragen werden.

Sperrgutabfuhr in Hagen

Die Verwaltung wird gebeten die jeweiligen Vor- und Nachteile der Sperrmüllabfuhr

- a) nach dem Verursacherprinzip, wie bisher praktiziert und*
- b) im Wege von festen und regelmäßigen Abfuhrzeiten aufzuführen.*

Wie wird aus Sicht des HEB das Argument bewertet, dass bei festen Abfuhrzeiten weniger Sperrmüll in die Landschaft entsorgt wird, weil keine zusätzlichen organisatorischen Wege beschritten werden müssen.

Zu a) Vorteile des bisherigen Systems sind, dass derjenige der Sperrmüll verursacht, diesen Mehraufwand auch zusätzlich bezahlt. Der Auftraggeber ist bis zur Abholung des Sperrmülls für diesen verantwortlich. Darüber hinaus ist die Auslastung der Fahrzeuge und die Belastung der Müllwerker durch die Beauftragung gut steuerbar. Nachteilig ist, dass der Kunde vor Ort sein und im Vorfeld den Auftrag vereinbaren muss.

Zu b) Vorteile der Sperrmüllentsorgung mit festen und regelmäßigen Abfuhrzeiten (sog. Straßensammlung) sind, dass die Kunden ohne größeren organisatorischen Aufwand Sperrmüll entsorgen und am Abholtag auf die Straße stellen können. Für die Kunden mit Sperrmüll entstehen keine Zusatzkosten, da alle Gebührenzahler die Kosten tragen. Nachteilig ist, dass häufig stärkere Verschmutzungen entstehen und die Flexibilität des derzeitigen Systems verloren geht. Es werden häufiger noch verwendbare Gegenstände entsorgt, da keine zusätzlichen Kosten entstehen und für Gewerbetreibende könnte dieses System zum Vorteil sein, da sie sich oft nur mit geringstmöglichen Kosten an dem Gebührensysten beteiligen, so dass private Haushalte überproportional belastet werden.

Ergebnisse einer Untersuchung des INFA-Institutes belegen, dass in Städten mit Sperrmüllentsorgung über Straßensammlungen die als wilde Müllkippen eingesammelten Mengen vergleichbar sind mit den Städten, die ein System auf Abruf nutzen. Ein Vorteil des Systems Straßensammlungen bezüglich wilder Müllkippen ist nicht erkennbar.

Darüber hinaus wird die Verwaltung beauftragt, die Gebührenstruktur zu überprüfen, ggfs. Grund- und Leistungsgebühr einzuführen.

Nach den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes (KAG NRW) gilt bei den Benutzungsgebühren das Kostendeckungsprinzip. Danach werden derzeit sämtliche Aufwendungen in die Kalkulation der Abfallgebühr eingerechnet und auf die verschiedenen Behältergrößen anteilig verteilt. Damit ist eine Sicherung des Einnahmesockels unabhängig von der Inanspruchnahme der Leistung durch die Einführung einer Grundgebühr nicht erforderlich.

Die bisherige Gebührenstruktur ohne Grundgebühr hat das umweltpolitische Ziel der Abfallvermeidung durch die mögliche Reduzierung des vorzuhaltenden Gefäßvolumens unter bestimmten Voraussetzungen. Eine Grundgebühr würde den finanziellen Anreiz dazu verringern.

Darüber hinaus besteht durch die derzeitige Abfallgebührenberechnung ein gerichtsfestes System, das nicht ohne triftige Gründe geändert werden sollte.

Fehlende Mülltonnen für den Hausmüll sind nach Ansicht des Arbeitskreises an vielen Stellen ein besonderer Faktor für die fortschreitende Verunreinigung. Inwiefern ist es möglich über die amtliche Feststellung der Bewohnerzahl von Häusern den Mindestbedarf an Entsorgungsvolumen zu ermitteln, so dass fehlende Mülltonnen - verpflichtend für den Hausbesitzer - nachgeliefert werden können. Wie hoch schätzt der HEB den Grad der Unterversorgung in diesem Bereich zurzeit ein?

Bei Bestandsänderungen (Neuanmeldung, Abmeldung, Vergrößerung, Verkleinerung von Restmüllbehältern) erfolgt beim HEB immer ein Abgleich mit dem in der Satzung festgelegten Abfallvolumen pro Person. Hierfür steht ein anonymisierter Auszug aus der Einwohnermelde datei zur Verfügung. In Folge dessen wird den Kunden immer die aktuell passende Restmüllbehältergröße ausgeliefert. Durch spätere Änderungen der Belegung, die der Stadt bzw. dem HEB nicht gemeldet werden, kann es aber zu Fehlbeständen kommen.

Im Rahmen der Reinigungsaktion Wehringhausen wurden auffällige Straßenabschnitte hinsichtlich ausreichender Behälterausstattung gemäß den Vorgaben der Abfallsatzung überprüft. Bei der Überprüfung von ca. 120 Wohnhäusern wurden aber keine eklatanten Defizite festgestellt. Den Grad der Unterversorgung einzuschätzen ist schwierig. Bei der Überprüfung in Wehringhausen wurde in 5 % der Fälle eine relevante Unterversorgung hinsichtlich der Satzungsvorgaben festgestellt.

Verdopplung der öffentlichen Papierkörbe

Welcher Effekt auf die Stadtsauberkeit ist mit einer Erhöhung –etwa Verdopplung- der öffentlichen Papierkörbe zu erzielen? Welche Kosten würde das nach sich ziehen?

Das bekannte „Littering“ (Vermüllung, in Folge des achtlosen Wegwerfens und Liegenlassens von Abfall) wird alleine durch die Erhöhung der Anzahl der Papierkörbe nicht

unterbunden. Nur durch gezieltes Gegensteuern und gezielt eingesetzte Kampagnen kann es zu einer Verbesserung des Wegwerfverhaltens kommen.

Derzeit betreut HEB ca. 1000 Papierkörbe im Stadtgebiet. Hinzu kommen 167 in der Innenstadt verbaute Unterflurpapierkörbe. Als Berechnungsgrundlage wurde daher mit 1.000 neuen konventionellen Papierkörben mit einem Fassungsvermögen von ca. 45 l gerechnet.

Die Neubeschaffung sowie die Leerung, Entsorgung des Abfalls, etc. würde einen Aufwand von ca. 400.000,00 € pro Jahr verursachen. Dies würde zu einer Gebührenerhöhung der Abfallgebühr von mehr als 2 % führen.



ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

69

32

OB/Datenschutz

HEB, WBH, GWH, Werkhof, Jobcenter

Betreff: Drucksachennummer:

Präfaufrag des Ausschusses für Stadtsauberkeit, für Umwelt, Stadtsauberkeit,
Sicherheit und Mobilität vom 04.05.2016 zum Thema "Stadtsauberkeit"

Beratungsfolge:

23.06.2016



Welcher Effekt auf die Stadtsauberkeit wird durch die Erhöhung der Ordnungsstrafen sowie durch deren konsequente Verfolgung erreicht? Inwiefern wäre dieser Weg kostenneutral?

Antwort: Die vielfach geforderte Erhöhung der Bußgelder stößt an Grenzen, da ein rechtlich vorgegebener einheitlicher Bußgeldkatalog zu beachten ist. Werden die hohen (bzw. zu hohen) Bußgeldbescheide angefochten und beklagt, übernimmt das Gericht die Regie. Nicht eindeutige Beweislagen führen dann häufig zu Einstellungen, festgelegte Bußgelder fließen der Landeskasse zu und gehen der Stadt als Einnahmen verloren. Eine Kostendeckung wird nur bei Massenverfahren möglich sein, d. h., wenn nahezu dauerhaft und automatisiert eine Ordnungswidrigkeit geahndet werden kann (Geschwindigkeitsüberwachung und in Teilen die Überwachung des ruhenden Verkehrs). Bei Umwelt- bzw. Stadtsauberkeitsdelikten decken aufgrund des Ermittlungsaufwandes und der Ahndungsquote die Einnahmen nicht die Personalkosten. Eine konsequente Ahndung ermittelter Ordnungswidrigkeiten erfolgt bereits im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten.

Unter welchen Voraussetzungen ist die Einführung der so genannten Rand zu Rand Reinigung in Hagen durchführbar? Welche Vorabstimmungen müssten dafür geleistet werden? Wie hoch wäre die zusätzliche Gebührenbelastung für die Bürgerinnen und Bürger? Inwiefern ist der 20-prozentige Kostenanteil der Stadt über den Haushalt finanzierbar? Welche Vorlaufzeit müsste veranschlagt werden?

Antwort: Die Prüfung der Voraussetzungen zur Einführung der Rand zu Rand Reinigung und die Frage der Bewertung der Vor –und Nachteile der Sperrmüllabfuhr, insbesondere die Frage der diesbezüglichen Aufwands- und Kostenschätzung wird derzeit durch die HEB-GmbH abgearbeitet. Abschließende Ergebnisse konnten jedoch bis zu dieser Sitzung nicht erstellt werden. Sie wurden seitens der HEB-GmbH jedoch für die nächste Sitzung am 15.09.2016 zugesagt.

Inwiefern ist durch eine strengere Kontrolle der privaten Bürgersteigreinigungspflicht eine Verbesserung der Sauberkeit auf den Gehwegen zu erzielen? Wie hoch wäre der zusätzliche Aufwand bzw. inwiefern decken die zusätzlich generierten Einnahmen den eventuell höheren Personalaufwand. Da dieser Ansatz bereits Bestandteil des HSP 2016/17 ist, sollte in diesem Zusammenhang ein besonderer Fokus auch auf die Prüfung der einzuschlagenden Schritte gelegt werden.

Antwort: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Außendienstes prüfen die Einhaltung der Straßenreinigungssatzung. Oftmals muss hier bei der Einleitung ordnungsrechtlicher Maßnahmen gegen private Anlieger eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit stattfinden, da auch die Stadt als Anlieger sämtliche Gehwege sauber halten müsste.

Bei starken Verunreinigungen wird Kontakt zum reinigungspflichtigen Eigentümer aufgenommen. Es konnte in den letzten Jahren verhindert werden, ordnungsrechtliche Verfahren einzuleiten, da sich die Eigentümer meist einsichtig zeigten und nach einer ersten Kontaktaufnahme auch ihrer Reinigungspflicht nachkamen.



Auch strengere Kontrollen verhindern nicht, dass es bei einem gerade gereinigten Gehweg wieder zur Verschmutzungen kommt.

Der städtische Datenschutzbeauftragte soll über eine detaillierte Anfrage beim Landesbeauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit NRW (Referat 2) verbindlich klären, inwiefern eine Videoüberwachung besonders verschmutzter Containerstandorte möglich ist. Der Arbeitskreis fügt die aus seiner Sicht zu klärenden Einzelfragen bei.

Antwort: Der städtische Datenschutzbeauftragte hat diesbezüglich gemeinsam mit dem Rechtsamt der Stadt Hagen am 14.06.2016 eine Anfrage an die Landesbeauftragte für den Datenschutz und Informationsfreiheit in Düsseldorf gestellt. Sobald das Ergebnis vorliegt, wird der städtische Datenschutzbeauftragte hierüber zur weiteren Beratung den Ausschuss informieren.

Inwiefern und auf welchem Weg ist über eine bessere Abstimmung über die jeweiligen Kompetenzen und Einsatzbereiche von WBH und GWH eine angemessene Pflege von Grünanlagen der Stadt und Grünanlagen an städtischen Gebäuden, etwa den Schulen, reibungslos und verlustfrei gewährleistet?

Antwort: Aus Sicht der Gebäudewirtschaft Hagen ist die Zuständigkeit für diese Flächen ausreichend geregelt: Befestigte Flächen fallen in die Zuständigkeit der GWH (Hausmeister) – unbefestigte Flächen in die Zuständigkeit des Wirtschaftsbetriebs Hagen (WBH). In den letzten beiden Jahren ist es jedoch bei der Pflege der Grünanlagen der städtischen Gebäude zu Problemen gekommen, da die Mittel zur Beauftragung des WBH zum Fachbereich 60 für das laufende Jahr wieder auf das bisherige Niveau angehoben worden, so dass zu erwarten ist, dass WBH die Pflege in seinem Zuständigkeitsbereich wieder vollumfänglich erbringen wird. Individuelle Probleme können in der Regel auf der Sachbearbeiterebene geklärt werden.

Anlage zu TOP 5.1
Stadtsauberkät

Landesbeauftragte
für Datenschutz und Informationsfreiheit
Nordrhein-Westfalen



LDI NRW, Postfach 20 04 44, 40102 Düsseldorf

13. September 2016
Seite 1 von 3

Stadt Hagen
DSB
Postfach 4249
58042 Hagen

Aktenzeichen
bei Antwort bitte angeben
2103-2101/16

Frau Held
Telefon 0211 38424-83
Fax 0211 38424-10

Optisch-elektronische Überwachung von Wertstoff-Containern

Ihr Schreiben vom 14.06.2016, Ihr Az.: DSB/stellv.

Sehr geehrter Herr Banski,

für Ihr o.g. Schreiben danke ich Sie und bitte Sie, die Verzögerung in der Bearbeitung zu entschuldigen.

Sie teilen mit, sowohl der Rat der Stadt Hagen als auch der Städtische Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkät und Mobilität ziehe die optisch-elektronische Überwachung öffentlich zugänglicher Container-Sammelstellen für Wertstoffe in Betracht. Sie fragen an, ob dies einen unzulässigen Eingriff in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Betroffenen darstellen würde.

Zu Ihrer Anfrage möchte ich Ihnen zunächst in allgemeiner Form Folgendes mitteilen:

Öffentlichen Stellen des Landes Nordrhein-Westfalen ist eine personenbezogene Beobachtung öffentlich zugänglicher Bereiche mit optisch-elektronischen Einrichtungen nur unter den Voraussetzungen des § 29b Datenschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSG NRW) erlaubt. Nach dieser Vorschrift ist eine solche Maßnahme zulässig, soweit dies der „Wahrnehmung des Hausrrechts“ dient und keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass schutzwürdige Interessen betroffener Personen überwiegen. Eine Speicherung zulässig erhobener Bilddaten ist darüber hinaus nur bei einer konkreten Gefahr zu Beweiszwecken erlaubt, wenn dies zum Erreichen der verfolgten Zwecke unverzichtbar ist.

Dienstgebäude und Lieferanschrift:
Kavalleriestraße 2 - 4
40213 Düsseldorf
Telefon 0211 38424-0
Telefax 0211 38424-10
postsstelle@ldi.nrw.de
www.ldi.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahnhöfen 704, 709, 719
Haltestelle Poststraße



Das sog. Hausrecht umfasst die Befugnis, frei darüber zu entscheiden, wem der Zutritt zu einer bestimmten Örtlichkeit gestattet werden soll. Auch wenn in § 29b DSG NRW nicht von „Räumen“, sondern allgemein von öffentlich zugänglichen „Bereichen“ die Rede ist, muss es sich hierbei um hausrechtsfähiges „befriedetes Besitztum“ handeln. Ein solches liegt vor, wenn ein Grundstück von dem Berechtigten in äußerlich erkennbarer Weise mittels zusammenhängender Schutzwehren gegen das beliebige Betreten durch andere gesichert ist. Eine Videoüberwachung kann beispielsweise die für den Publikumsverkehr zugänglichen Bereiche eines Gebäudes betreffen.

Selbst bei Vorliegen eines zulässigen Beobachtungs- bzw. Aufzeichnungszwecks im Sinne des § 29b DSG NRW wäre eine Videoüberwachung gleichwohl aber nur zulässig, wenn sie auch erforderlich und verhältnismäßig wäre.

Erforderlich ist eine Videoüberwachung nur dann, wenn das festgelegte Ziel mit der Überwachung erreicht werden kann und es dafür kein weniger einschneidendes Mittel gibt.

Auch eine grundsätzlich erforderliche Videoüberwachung wäre allerdings dennoch unzulässig, wenn Anhaltspunkte dafür bestehen, dass schutzwürdige Interessen der Betroffenen überwiegen. Den Interessen der öffentlichen Stelle an einer Videoüberwachung steht hierbei das verfassungsmäßig gewährleistete Recht der Bürgerinnen und Bürger auf informationelle Selbstbestimmung (Artikel 2 Abs. 1 i.V.m. Artikel 1 Abs. 1 Grundgesetz) gegenüber. Insoweit ist von der verantwortlichen Stelle eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Falls unter Beachtung der v.g. Anforderungen zulässigerweise eine Videoüberwachung durchgeführt wird, ist auf diese Tatsache sowie die verantwortliche Stelle durch entsprechende Schilder hinzuweisen (vgl. § 29b Abs. 1 Satz 2 DSG NRW).

Für Ihren konkreten Fall bedeutet dies, dass die Zulässigkeit der Videoüberwachung schon daran scheitern könnte, dass es sich bei den Container-Sammelstellen vermutlich nicht um befriedete Besitztümer handelt.



13. September 2016
Seite 3 von 3

Sollten die öffentlich-zugänglichen Sammelstellen jedoch eingefriedet sein, sollten sie bspw. umzäunt und beschränkt sein, wäre in einem nächsten Schritt zu prüfen, ob eine Videoüberwachung auch erforderlich und verhältnismäßig ist. Hierbei sind strenge Maßstäbe anzulegen. Ich stimme Ihnen zu, dass eine Videoüberwachung deswegen in der Regel nicht in Betracht kommen dürfte.

Jedenfalls hinsichtlich einer Speicherung der Bilddaten lässt sich festhalten, dass die bloße Vermutung, dass sich zukünftig weitere Fälle illegaler Müllabförderung ereignen könnten, keinen ausreichenden Anhaltpunkt für das Vorliegen einer konkreten Gefahr darstellt.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen mit meinen Ausführungen weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Held

Arbeitskreis Stadsauberkeit - Abschlussbesprechung

Sitzung vom 05.12.2016, 16.00 Uhr – 17.35 Uhr

Anwesende Fraktionen bzw. Einheiten: CDU, HagenAktiv, Bündnis90/Die Grünen, BI Wehringhausen, Verwaltung

Vorsitz und Protokoll: Dr. Josef Bücker

Ablauf

Der Vorsitzende stellt noch einmal den bisherigen Verlauf der Arbeit des AK Stadsauberkeit vor und skizziert die bearbeiteten Problemfelder: Straßen und Bürgersteige (Müll, Hundekot etc.), städtische Grünanlagen, Parks und Spielplätze, Innenstadtbereiche, insb. Fußgängerzonen, besonders belastete Stadtteile, Containerstandorte, wilde Müllkippen aller Art (auch im Wald), Sperrmüllproblematik, Müllentsorgung aus Automobilen (Straßenränder und Parkplätze).

Zur Behebung der vorgefundenen Situation wurde im Mai 2016 verschiedene Prüfaufträge an die Verwaltung herausgegeben. In der abschließenden Sitzung sollte im Licht der beantworteten Prüfaufträge bestimmte Handlungsempfehlungen benannt werden. Diese werden im Folgenden entlang der Reihe der gestellten Prüfaufträge vorgestellt.

Handlungsempfehlungen

Die am 05.12.2016 Anwesenden des AK Stadsauberkeit empfehlen:

- Eine möglichst verstärkte bzw. konsequente Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf der Basis des bestehenden Ordnungsstrafen-Katalogs.
- Eine strengere und restriktivere Kontrolle der privaten Bürgersteigreinigungspflicht. Dabei ist darauf hinzuwirken, dass die Stadt ihrer Reinigungspflicht vor ihren Gebäuden - aufgrund der Vorbildfunktion - in verbesserter Weise nachkommt.
- Eine „Rand zu Rand-Reinigung“ ist vor dem derzeitigen Haushaltshintergrund unrealistisch. Es wird empfohlen, diese Herangehensweise vor einem verbesserten Haushaltshintergrund erneut aufzugreifen.
- Eine Videoüberwachung von Containerstandorten sollte wegen den damit verbundenen Auflagen nicht weiter verfolgt werden. Stattdessen sollte das System „Mülldetektiv“ weiter ausgebaut werden.
- Nach dem Vorbild von AS-Haspe sollen zusätzliche Fege-Trupps an neuralgischen Stellen im Stadtgebiet verstetigt eingesetzt werden, die gezielt für Sauberkeit sorgen. Für den Bahnhofsbereich sollte ein spezifisch ausgerüsteter Reinigungstrupp eingesetzt werden, der die dortigen Verunreinigungen besonders im Bereich des Busbahnhofs beseitigt (Taubendreck).
- Häuser mit auffällig überfüllten Müllbehältern sollten gezielt daraufhin überprüft werden, ob der Mindestbedarf an Entsorgungsvolumen erfüllt ist. Gegebenenfalls sind fehlende Volumina nachzustellen.
- Die Bezirksvertretungen sollen in ihrem Zuständigkeitsbereich Plätze benennen, die mit zusätzlichen öffentlichen Papierkörben bzw. Unterflurbehältern ausgerüstet werden sollten. Das soll vor allem auch vor dem Hintergrund der Entsorgung von Hundekotbeuteln geschehen (z.B. entlang des Rundwegs um den Hengsteysee).

Hagen, den 05.12.2016

ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

32

Betreff: Drucksachennummer: 423/2017
Grünpfeilschilder in Hagen ~~TOP 46~~.

Beratungsfolge:
UWA 29.06.2017



Ergänzend zu den schriftlichen und mündlichen Stellungnahmen zur Novembersitzung 2016 und der Sitzung am 11.05.2017 ist noch zu klären, welche Kreuzung im Bereich der Schwerter Str. von einer Entfernung des Grünpfeils betroffen war bzw. wo eine Beratung der Bezirksvertretung Nord zur Entfernung vorgelegen hat.

Wie bereits in der Sitzung am 11.05.2017 vermutet, handelt es sich um zwei verschiedene Grünpfeile. 2002 wurde aufgrund der Unfalllage (Busunfall) der Grünpfeil in der Poststr. rechtsabbiegend in die Schwerter Str. demontiert. Der in der Bezirksvertretung Nord am 25.05.2015 besprochene Grünpfeil, der letztlich entsprechend der Empfehlung der Verwaltung nicht abgebaut wurde, befindet sich auf der Schwerter Str. rechtsabbiegend in die Poststr.

| | | |
|---|------------------------|---|
| An den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität Hans-Georg Panzer Stadt Hagen | Ansprechpartner | Herr Sasse |
| | Telefon | 02331/ 3544-4153 |
| | Fax | 02331/ 3525385 |
| | E-Mail | w.sasse@heb-hagen.de |
| | Standort | HEB GmbH - Hagener Entsorgungsbetrieb Verwaltung Fuhrparkstraße 14 – 20 58089 Hagen |
| | Ihr Zeichen | - |
| | Mein Zeichen | HEB/3 |
| | Datum | 02.06.2017 |

Stellungnahme Sperrmüllsammelsysteme in Hagen

Sehr geehrter Herr Panzer,
sehr geehrte Damen und Herren,

bevor alternative Sperrmüllsammelsysteme für die Stadt Hagen vorgestellt werden, halten wir es für sinnvoll das bestehende Hagener System und die damit erfassten Mengen kurz darzustellen, da vielleicht einige Details nicht allen Beteiligten bekannt sind:

Kurzinfo zum aktuellen Sperrmüllsystem in Hagen

In Hagen erfolgt die Sperrmüllentsorgung seit vielen Jahren im Holsystem auf Abruf. Das heißt der Kunde mit Sperrmüll vereinbart beim HEB telefonisch einen Abholtermin. Am Abholtag muss der Kunde oder ein anderer Verantwortlicher vor Ort sein und das Entgelt in bar oder per EC-Karte zahlen. Zwei Tage vor dem Termin kann auf Anfrage die Uhrzeit für die Sperrmüllabholung auf 3,5 Stunden eingegrenzt werden, so dass der Kunde nicht den ganzen Tag auf Abruf bereitstehen muss. Auf Wunsch kündigen wir die Ankunft vor Ort auch telefonisch bei unseren Kunden kurz vorher an. Samstags- und Spätermittwoche sind möglich (Zusatzkosten jeweils 25 Euro). Die Vorlaufzeit für die Beauftragung beträgt in der Regel ein bis zwei Wochen. In Folge von Auftragsstornierungen sind mitunter auch Auftragsvereinbarungen innerhalb weniger Tage möglich.

Der Grundpreis im Holsystem beträgt 25 Euro pro Auftrag (inklusive Anfahrt, 15 Minuten Ladezeit und 200 Kilogramm Ladegewicht). Für weitere 10 kg Ladegewicht zusätzlich 1,35 Euro und für weitere 5 Minuten Ladezeit zusätzlich 10 Euro. Der Auftrag wird durch drei Mitarbeiter mit einem Pressmüllfahrzeug durchgeführt. Alternativ kann die Sperrmüllentsorgung auch über Container in

der Größe von 7 bis 10 Kubikmeter erfolgen. Die Containergestellung für maximal 7 Tage kostet 100 Euro. Die Entsorgung kostet 135 Euro pro Tonne Sperrmüll. Der Kunde kann in diesem Fall den Container nach eigenen Erfordernissen befüllen und muss bei der Abholung nicht anwesend sein.

Weitere Entsorgungsmöglichkeit im Bringsystem: Selbstanlieferungen durch Kunden im eigenen Pkw (bis 1,8 Meter Höhe) an der MVA, die Kosten betragen 10 Euro pro Pkw und ist an sechs Tagen in der Woche möglich. Bei Anlieferungen mit anderen Fahrzeugen erfolgt eine Verriegelung, die Kosten betragen dann 176 Euro pro Tonne Sperrmüll zuzüglich Mehrwertsteuer. Wertstoffe wie zum Beispiel Elektroschrott, Altpapier, Metallschrott und Altglas, sowie schadstoffhaltige Abfälle werden kostenlos angenommen.

Erfassungsmenge Sperrmüll im Holsystem (auf Abruf) und im Bringsystem

In Hagen wurden in den letzten Jahren durchschnittlich circa 2.075 Tonnen über das System auf Abruf (Holsystem) erfasst. Umgerechnet auf einen Einwohner ergibt sich ein Mittelwert von 11 Kilogramm pro Einwohner und Jahr. Parallel liefern viele Hagener über die oben beschriebenen PKW-Anlieferungen mit pauschaler Abrechnung von 10 Euro verschiedene Abfälle selbst an der MVA an. Insgesamt wurden in den letzten Jahren über diesen Weg durchschnittlich circa 8.700 Tonnen Abfälle angeliefert. Eine genaue Zuordnung der Mengen zu den verschiedenen Abfallarten erfolgt bisher nicht. Der Anteil Sperrmüll kann aber mit etwa 50% abgeschätzt werden. Die Gesamtmenge aus Hol- und Bringsystem für Sperrmüll beträgt demnach circa 6.427 Tonnen per anno bzw. circa 33,9 Kilogramm pro Einwohner und Jahr (Vergleichswert: In NRW wurden lt. Abfallbilanz des NRW-Umweltministeriums 2015 ca. 35,2 Kilogramm pro Einwohner und Jahr Sperrmüll getrennt erfasst). Der Mengenanteil vom Bringsystem beträgt 69%, der des Holsystems in Hagen 31%. Offensichtlich wird demnach das Bringsystem in Hagen bevorzugt und gut angenommen.

Vorstellung gängiger Sperrmüllsammelsysteme

Unabhängig davon, ob ein System für den Nutzer kostenlos oder kostenpflichtig angeboten wird, haben sich in Deutschland folgende Systeme bzw. Systemkombinationen etabliert:

1. nur auf Abruf
2. nur periodische Straßensammlung
3. nur Anlieferung an Wertstoffhof (WSH)
4. Anlieferung WSH + periodische Straßensammlung
5. Anlieferung WSH + Abfuhr auf Abruf (=System in Hagen)
6. Abfuhr auf Abruf + Anlieferung WSH + periodische Straßensammlung

In den Kommunen wird häufig eine Kombination aus Hol- und Bringsystemen für Sperrmüll angeboten. Im Holsystem holt der zuständige Entsorger den Sperrmüll vor Ort beim Kunden ab. Dieses kann auf Abruf (Kunde und Entsorger vereinbaren untereinander einen Termin zur Abholung) oder über eine periodische Straßensammlung erfolgen (Kunde kann seinen Sperrmüll an festen Jahrestermen an die Straße stellen). Im Bringsystem liefert der Kunde seinen Sperrmüll an einem Wertstoffhof selbst an.

Die genannten Systeme können für den Nutzer sowohl kostenlos als auch kostenpflichtig angeboten werden. Einzige Ausnahme hiervon ist die periodische Straßensammlung, da hierbei der Sperrmüll einfach an die Straße zur Abholung bereitgestellt wird und der Verursacher anonym bleibt und daher für die Kostenübernahme nicht verfügbar ist.

Entwicklung der Sperrmüllsammelsysteme

Der Verband kommunaler Unternehmen (VKU) ist die Interessenvertretung der kommunalen Versorgungs- und Entsorgungswirtschaft in Deutschland mit ca. 1.452 Mitgliedsunternehmen und macht regelmäßig Betriebsdatenerfassungen. Aus diesen Daten lassen sich Leistungen und Entwicklungen in den Abfallbranche gut ablesen. Auch die in den Kommunen praktizierten Sperrmüllsysteme werden hierbei regelmäßig betrachtet, so dass hieraus Rückschlüsse auf die Entwicklung und auf den Status quo der verschiedenen Systeme gezogen werden können. Ein Vergleich der Betriebsdaten zu den Sperrmüllsystemen der Jahre 2002 und 2014 zeigt folgendes Bild:

| Art der Sammlung | 2002 | | 2014 | | Änderung |
|--|-----------|-------------|-----------|-------------|----------|
| | Nennungen | Anteil in % | Nennungen | Anteil in % | |
| Anlieferung WSH + Abfuhr auf Abruf* | 77 | 50,7% | 86 | 75,4% | ↗ |
| nur auf Abruf | 38 | 25,0% | 17 | 14,9% | ↘ |
| Anlieferung WSH + period. Straßensammlung | 14 | 9,2% | 6 | 5,3% | ↘ |
| Abfuhr auf Abruf + Anlieferung WSH + period. Straßensammlung | 0 | 0,0% | 3 | 2,6% | ↗ |
| nur Anlieferung an Wertstoffhof (WSH) | 3 | 2,0% | 2 | 1,8% | → |
| nur periodische Straßensammlung | 20 | 13,2% | 0 | 0,0% | ↓ |
| Summe | 152 | | 114 | | |

*System in Hagen

Im Ergebnis ist festzustellen, dass mehr als Dreiviertel der Kommunen aktuell eine Kombination aus dem Bringsystem mit Anlieferungen von Sperrmüll an einen Wertstoffhof und einem Holsystem auf Abruf anbietet. Diese Form des Angebotes hat in der Zeit von 2002 zu 2014 um fast 25% deutlich zugenommen. Es handelt sich dabei um genau das System, welches in Hagen seit vielen Jahren praktiziert wird. Auffallend ist ebenso, dass das System der periodischen Straßensammlung offensichtlich kaum noch angeboten wird. In 2002 wurde dieses System insgesamt noch in 22,4% der Fälle angeboten. In 2014 wird die Straßensammlung lediglich noch mit 7,9% der Nennungen aufgeführt. Der Trend zeigt eine Abkehr von diesem Sammlungsmodell.

Ein Vergleich des bisherigen Sperrmüllsystems in Hagen zu dem System der kostenlosen, periodischen Sperrmüllabfuhr sei an dieser Stelle noch etwas ausführlicher erlaubt:

Vor- und Nachteile Sperrmüllabfuhr über Verursacherprinzip, wie bisher in Hagen

- + Derjenige der Sperrmüll verursacht, bezahlt diesen Mehraufwand auch zusätzlich.
- + Der Auftraggeber ist bis zur Abholung des Sperrmülls für diesen verantwortlich undachtet daher darauf, dass der Sperrmüll nicht durchsucht/auseinander gerissen und auch nichts dazu gestellt wird.
- + Der Auftraggeber ist bekannt und kann bei Unklarheiten angesprochen werden; dieses ist insbesondere dann hinsichtlich Stadtauberkeit hilfreich, wenn etwas bereitgestellt wurde, dass nicht über Sperrmüll entsorgt werden kann. Es bleibt also nichts an der Straße stehen.

- + Versehentliche Entsorgung von Gegenständen nahezu ausgeschlossen, da Auftraggeber bei Abholung vor Ort.
- + Positiver Beitrag zur Abfallvermeidung, da Anreiz für Verschenken, Wiederverwendung gegeben ist, wovon auch der Werkhof mit seinem Sozialkaufhäusern (Möbel & Mehr) profitiert.
- + Die Auslastung der Fahrzeuge und auch die Belastung der Müllwerker ist gut steuerbar (Anzahl Aufträge pro Tag in Kenntnis der Auftragsdauer) => Pünktlich beim Kunden.
- + Zum Holsystem auf Abruf bestehen bereits zwei alternative Möglichkeiten für den Kunden: Selbstanlieferung an der MVA oder Containergestellung.
- Kunde muss bei Sperrmüllabholung vor Ort sein und im Vorfeld Auftrag vereinbaren.

Vor- und Nachteile Sperrmüllabfuhr mit festen und regelmäßigen Abfuhrzeiten

- + Kunden können ohne größeren organisatorischen Aufwand Sperrmüll entsorgen und alles einfach am Abholtag auf die Straße stellen.
- + Für Kunden mit (viel) Sperrmüll ohne Zusatzkosten, da alle Gebührenzahler die vollen Kosten tragen.
- Häufig stärkere Verschmutzungen, da bereitgestellter Sperrmüll durchsucht und Säcke aufgerissen werden. Der Müll wird über die Straße verteilt und keiner fühlt sich dafür verantwortlich.
- Häufig auch Bereitstellung von anderen Abfallfraktionen (Sondermüll, E-Schrott, Restmüll, Bauschutt), so dass nicht nur Sperrmüllfahrzeuge, sondern regelmäßig auch Spezialfahrzeuge eingesetzt werden müssen, was zusätzlich kostenintensiv ist.
- Nur noch feste Abfuhrtermin im Jahr, die zumindest bei einigen Kunden Probleme verursachen, z.B. bei Sterbefällen/Umzügen, bei denen flexiblere Termine zum Monatsende notwendig sind.
- Es werden häufiger auch noch verwendbare Gegenstände entsorgt, da für den Verursacher keine zusätzlichen Kosten entstehen und daher der Anreiz fehlt, alternative Wege zu bedienen (Verkaufen, Verschenken, Unterstützung von Sozialkaufhäusern).
- Gewerbetreibende können diesen Weg ohne Hemmungen nutzen und das obwohl sie sich häufig nur mit geringstmöglichen Kosten (kleinste Pflichttonne) an dem Gebührensystem beteiligen, so dass private Haushalte überproportional belastet werden.

Holsystem auf Abruf als „kostenlose“ Variante

Die Sperrmüllentsorgung auf Abruf kann für den Auftraggeber prinzipiell sowohl kostenpflichtig als auch kostenlos angeboten werden. In jedem Fall ist es aber notwendig, dass der Kunde einen Abholauftrag mit dem Entsorger vereinbart. Der Verursacher eines an die Straße gestellten

Sperrmüllhaufens ist damit bekannt, was bei Unklarheiten und auch Verunreinigungen ein großer Vorteil ist.

Der oben erwähnten VKU-Betriebsdatenerfassung für 2014 ist zu entnehmen, dass die Abfuhr auf Abruf in 52,8 % der Fälle mit separater Gebühr angeboten wird. Jede Abfuhr lassen sich bei dieser verursacherorientierten Variante 51 % der Kommunen vom Verursacher bezahlen. Zumindest eine Abholung haben dagegen die Verursacher in 25 % und zwei Abholungen in 21 % der Kommunen frei. In 47,2 % der beteiligten Kommunen ist die Abfuhr auf Abruf für den Verursacher dagegen mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden. Die Leistung wird hier also durch alle Gebührenzahler insgesamt bezahlt.

Systemeinfluss auf die Stadtsauberkeit

Die Sperrmüllentsorgung mit festen und regelmäßigen Abfuhrzeiten (sog. Straßensammlung) ist ein System, welches in gut geordneten Strukturen funktionieren konnte, von dem andere Kommunen mittlerweile Abstand nehmen. Da teilweise die Ansicht vertreten wurde, dass dieses System zu einer Verbesserung der Stadtsauberkeit und Kundenzufriedenheit führen würde, hat die HEB GmbH im Jahr 2005 das in der Abfallbranche renommierte Institut für Abfall, Abwasser und Infrastruktur-Management GmbH (INFA) beauftragt, verschiedene Sperrmüllsysteme zu vergleichen. Die damals gefundenen Ergebnisse (von INFA am 19.10.2005 ausführlich im UWA vorgestellt, Vorlage 0787/2005) können auch heute noch als zutreffend angenommen werden und sollen an dieser Stelle kurz zusammengefasst werden:

In Städten mit Sperrmüllentsorgung über Straßensammlungen sind die als wilde Müllkippen eingesammelten Abfall-Mengen vergleichbar mit denjenigen Städten, die ein System auf Abruf nutzen. Das Problemfeld der wilden Müll-Ablagerungen ist durch folgende Parameter gekennzeichnet:

- Die Verschmutzung an Depotcontainerstandorten, Straßen oder im unmittelbaren Wohnumfeld erfolgen i. d. R. durch Abfälle, die lt. Definition nicht zum Sperrmüll gehören (übereinstimmende Aussage vieler von INFA zu diesem Thema befragter Betriebe), wie beispielsweise Hausmüll.
- Die Intensität der Verschmutzung an DC-Standorten, Grünanlagen etc. hängt wesentlich von den strukturellen Rahmenbedingungen ab:
 - Einwohnerdichte des Entsorgungsgebietes
 - Anonymität in verdichteten Strukturen
 - keine soziale/behördliche Kontrolle
 - wenig 1 - 2 Familienhausbebauung, mehr Blockbebauung
 - spezifisches Restabfallbehältervolumen

- Mülltourismus an vielbefahrenen Durchgangsstraßen

Kostenbetrachtung

Wichtig und notwendig ist es natürlich auch die Kostenseite zu betrachten. Nach Berechnungen von INFA aus dem Jahr 2005 würde sich die Abfallgebühr bei Umstellung des Systems auf eine Straßensammlung um circa 10 % erhöhen. Diese für 2005 berechnete Erhöhung kann aus HEB-Sicht auf die aktuelle Situation weitgehend übertragen werden, muss aber ggfs. angepasst werden, weil der zusätzliche Reinigungsaufwand bei dieser Betrachtung noch nicht berücksichtigt wurde. Angesichts der bevorstehenden Anstrengungen bezüglich der von der Bezirksregierung Arnsberg geforderten Ausweitung der Bioabfallsammlung und den hieraus resultierenden Kostensteigerungen, sollte eine deutliche und zusätzliche Gebührensteigerung durch Änderung des Sperrmüllsystems möglichst vermieden werden..

Die Umstellung des Systems auf Abruf auf eine kostenlose Variante wurde in 2005 mit einer Gebührenerhöhung von ca. 7 % berechnet.

Ergebnisse der Sperrmüll-Untersuchung aus 2005

INFA hat 2005 folgende abschließende Bewertung gegeben, die aus HEB Sicht immer noch Gültigkeit hat:

- eine Abänderung der aktuellen Sperrmüllerfassungskonzeption zur Reduzierung des Aufkommens an wilden Ablagerungen ist nicht zielführend
 - die dafür verantwortlichen Abhängigkeiten sind komplex und vielschichtig und im Wesentlichen nicht über diesen Ansatz zu beeinflussen
- die aktuelle Systematik der Sperrmüllerfassung verknüpft kontrollierte Entsorgung, den Anreiz zur Abfallvermeidung bzw. -verwertung und das Verursacherprinzip
- die aktuelle Systematik ist ein vom Bürger weitgehend akzeptiertes und etabliertes System in der Stadt Hagen
- Bei einer gewünschten Veränderung (höhere Erfassungsmenge, Bürgerfreundlichkeit) erscheint die Modifikation der aktuellen Systematik am sinnvollsten
 - eine Kombination aus moderater Reduzierung des Grundpreises (z. B. auf 20 €) in Verbindung mit einer vergleichbaren Senkung der Leistungskomponenten als Anreiz für den Bürger
 - die Einnahmensituation über die Sperrmüllabfuhr würde sich vergleichbar mit dem aktuellen Status Quo darstellen

Empfehlung von HEB

Aus HEB-Sicht ist es empfehlenswert, die im Jahr 2005 erstellten Betrachtungen des Hagener Sperrmüllsystems auf einen aktuellen Stand zu bringen. Hiermit könnte eine aktuelle Entscheidungsgrundlage für etwaige Änderungen des Systems zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin können Empfehlungen erarbeitet werden, wie und unter welchen Rahmenbedingungen ein neues System in Hagen eingeführt werden kann und ob zunächst die Beschränkung auf ein Pilotgebiet vorteilhaft ist.

Da die Aktualisierung der INFA-Studie aus 2005 sowie die systematische Betrachtung alternativer Sammelmodelle eine anspruchsvolle Aufgabe ist, scheint es realistisch zu sein für Ende September 2017 eine entsprechende Entscheidungsgrundlage vorzulegen zu können.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Bleicher
(Geschäftsführer)


J.W. Jagusch
(Unternehmenskommunikation)

| | | |
|------------------------|------------------------|---|
| Umwaltausschuss | Ansprechpartner | J. Jagusch |
| | Telefon | 02331 3544-4104 |
| | Fax | 02331 25385 |
| | E-Mail | j.jagusch@heb-hagen.de |
| | Standort | HEB GmbH - Hagener Entsorgungsbetrieb Verwaltung Fuhrparkstraße 14 – 20 58089 Hagen |
| | Ihr Zeichen | - |
| | Mein Zeichen | HEB/UK |
| | Datum | 13.06.2017 |

Sachstandsbericht: Unterflurpapierkörbe in der Innenstadt

Bis zum 14. Juni 2017 wurden 126 unterirdische Papierkörbe in der Hagener Innenstadt eingebaut. Die Unterflurbehälter ersetzen die oberirdischen Papierkörbe im innerstädtischen Bereich - von der Springe bis zur Schwenke sowie Bergischer Ring und Graf-von-Galen-Ring.

Bislang erfolgt die Leerung der Behälter wöchentlich – immer dienstags. Allerdings ist es nicht notwendig alle Behälter wöchentlich zu leeren, da die Füllgrade unterschiedlich sind. Die Behälter an hochfrequentierten Standorten (bspw. vor Mc Donalds) werden wöchentlich geleert. Diese Leerungsfrequenz hat sich bewährt. Selbst bei Großveranstaltungen wie beispielsweise „Hagen karibisch“ oder dem Weihnachtsmarkt ist es bei keinem Behälter zu einer Überfüllung gekommen. In seltenen Fällen kommt es durch große Pizzakartons oder Regenschirme zu einer Verstopfung der Einwurfsäule, die in der Regel durch Mitarbeitende der Straßenreinigung oder den Mitarbeiter der das Leerungsfahrzeug führt, zeitnah und ohne großen Aufwand beseitigt wird. Durch die aufgebrachte Anti-Graffiti-Beschichtung perlt Schmutz größtenteils ab und Aufkleber können sehr leicht entfernt werden. In regelmäßigen Abständen säubern Mitarbeitende der Straßenreinigung die Einwurfsäulen.

Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass die Akzeptanz der neuartigen Müllbehälter erfreulich hoch ist. Nach Abschluss der Baumaßnahme (es werden vorauss. noch 5 Behälter eingesetzt) finden weiterhin regelmäßige Kontrollen der Füllgrade statt, um die Leerungstour ggf. weiter zu optimieren. Zudem sollen Erfahrungen gesammelt werden welcher Wartungs- und Reinigungsaufwand notwendig ist.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das Hauptziel, die Verbesserung der Stadtauberkeit, erreicht wurde. Außerdem findet die optische Gestaltung der Behälter in weiten Teilen ein

positives Echo. Darüber hinaus konnten wirtschaftliche Optimierungen im Bereich der Straßenreinigung erzielt werden.

ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61

Betreff: Drucksachennummer:
Lückenschluss Lenneradweg

Beratungsfolge:
BV Hohenlimburg am 28.06.2017
UWA am 29.06.2017

Der Lückenschluss des Lenne-Radweges zwischen der Stadtgrenze Iserlohn-Letmathe und dem Hohenlimburger Lennepark wurde bereits mehrfach besonders in der Bezirksvertretung Hohenlimburg diskutiert. Zur Findung einer geeigneten Trasse fand auch ein Ortstermin statt.

Neben der von der Verwaltung favorisierten Trasse entlang der Oeger Straße wurde nun durch die Politik eine „Stelzenlösung“ durch das Flussbett der Lenne angedacht.

Für alle Varianten gilt die Aussage, dass ohne Fördermöglichkeit eine Realisierung nicht denkbar ist.

Die Verwaltung hatte auch bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass die Planung des Lenneradweges grundsätzlich in das kürzlich beauftragte Radverkehrskonzept integriert wird.

Eine Erarbeitung von Plänen, Skizzen und Entwürfen einschl. Kostenermittlungen, die einer Zuschussanmeldung gerecht werden, ist mit eigenem Personal der Verwaltung nicht möglich.

Von daher konnte auch noch keine konkrete Maßnahme weiterentwickelt werden. Insbesondere eine Stelzenlösung würde so einen erheblichen Eingriff darstellen, dass diese Variante umfangreicher Prüfungen bedarf.

Das Fachamt hat nun für die Haushaltsplanberatungen 2018/2019 Planungsmittel und Mittel für eine Realisierung (im Rahmen eines Zuschussantrages im Bereich Klima oder Infrastruktur) beantragt, um hier handlungsfähig zu werden.

Gez.

Thomas Grothe
Technischer Beigeordneter

ÖFFENTLICHE STELLUNGNAHME

Amt/Eigenbetrieb und ggf. beteiligte Ämter:

61

Betreff: Drucksachennummer: 612/2017
Zusatzmaßnahme im Rahmen des Luftreinhalteplans im Bereich Graf-von-Galen-Ring

Beratungsfolge:
UWA am 29.06.2017
StEA am 04.07.2017



Gemäß Beschluss des UWA und gleichlautenden Beschluss des StEA wurde die Verwaltung aufgefordert, gemeinsam mit der Hagener Straßenbahn AG folgende Maßnahmen zu prüfen und dazu zeitnah einen Bericht zu erstellen:

- *Die Ampelschaltung am Ende der separaten Busspur am Graf-von-Galen-Ring Richtung Altenhagener Brücke wird so gestaltet, dass Busse ohne weiteren Halt den Graf-von-Galen-Ring verlassen können.*

Die Prüfung der Signalschaltungen ergab, dass nach Anforderung der Freigabe der Busspur durch die Busse zur Einfahrt in die sogenannte Busschleuse am Graf-von-Galen-Ring vor der Kreuzung Körnerstraße keine ausreichenden Zeiten zur direkten Weiterfahrt in die Körnerstraße bzw. Altenhagener Brücke eingeräumt werden können. Die Ursache hierfür sind die komplexen Verkehrsbeziehungen an dieser Großkreuzung und hier insbesondere die notwendige Koordinierung der Hauptverkehrsströme.

Eine weitergehende Busbevorrechtigung würde so massive Beeinträchtigungen der übrigen Verkehrsteilnehmer nach sich ziehen (Rückstau), dass dadurch der Busverkehr selbst wieder behindert würde. Die derzeitige Signalschaltung berücksichtigt den ÖPNV unter Beachtung aller Umstände in der bestmöglichen Form.

- *Die rechte Fahrspur im Kreuzungsbereich Graf-von-Galen-Ring/ Altenhagener Brücke wird als ausschließliche Spur für Busse reserviert.*

Diese Maßnahme würde faktisch keine Verbesserung bedeuten, da die o.g. Busschleuse immer für die Busse reserviert und in der Regel auch signaltechnisch „freigeblockt“ wird. Die Busse können sich somit so aufstellen, wie ihre Weiterfahrt es erfordert. Eine separate Spur ist hier gar nicht erforderlich.

- *Die Bushaltestelle „Altenhagener Brücke“ auf der Körnerstraße Richtung Stadtmitte wird in den Bereich des Haltestreifens verlegt.*

Die angedachte neue Lage der Haltestelle muss dann auf jeden Fall hinter der Fußgängerfurt zum Arbeitsamt liegen. Von dort sind tatsächlich nur noch zwei Fahrspuren für den Individualverkehr vorhanden, so dass die Bushaltestelle ausschließlich auf den heutigen Parkstreifen verlegt werden müsste- ein Halt auf der rechten Fahrspur scheidet wegen des Rückstaus in den Kreuzungsbereich graf-von-Galen-Ring/ Körnerstraße aus.

Der Parkstreifen ist aber nur 2,00 m breit, so dass der Bus faktisch in die durchgehende Geradeausspur ragen würde. Das ergäbe den genannten Rückstaueffekt.

Dazu müsste auch noch die Pflasterfläche des Parkstreifens wegen der sehr viel höheren Belastung durch Busse erneuert werden.

Gez.
Thomas Grothe
Technischer Beigeordneter

SPD – Fraktion im Rat der Stadt Hagen

Rathausstraße 11 58095 Hagen Tel: 02331 207 - 3505

Postfach 42 49 58042 Hagen Fax: 02331 207 - 2495

spd-fraktion-hagen@online.de | www.spd-fraktion-hagen.de

An den
Vorsitzenden des Umweltausschusses
Herrn
Hans-Georg Panzer
Im Hause

27. Juni 2017

Sachantrag der SPD für die Sitzung des UWA am 29.06. 2017 zum TOP 6.2 Integriertes Handlungskonzept Grüne Infrastruktur Harkort-/Hengsteysee (Drucksachennummer 0284/2017)

Sehr geehrter Herr Panzer,

Der Umweltausschuss empfiehlt dem Rat die folgenden Ergänzungen bzw. Konkretisierungen der vorgesehenen Maßnahmen zu beschließen,

- Ausbaggern der Seen
- Nutzung der vorhandenen „Schleuse“ zur Attraktivitätssteigerung des Angebots der Personenschifffahrt am Ablauf des Hengsteysees
- Freibad Hengstey.
Schaffen von Übernachtungsmöglichkeiten für Nutzer des Ruhtalradweges, Ladestationen für E-Bikes u. ä.
- Brücke zwischen der Seestraße auf Hagener Seite und der Straße im Schiffswinkel auf Herdecker Seite so gestalten, dass ein gefahrloses Nutzen durch Radfahrer möglich wird (Schienenproblematik)

Harkortsee

- Erschließen des Seeufers für Fußgänger und Radfahrer, vorhandene Campingeinrichtungen sind entsprechend zu verlegen
- Einbeziehen des Wasserschloss Werdringen und des „Freiherrn vom Stein Turms“ in den Freizeitbereich durch entsprechende Maßnahmen (Renovierung, Restauration und Beschilderung)
- S-Bahnhof Vorhalle erneuern und als Anfahrtspunkt für den Freizeitbereich Hengstey-/Harkortsee nutzen und bewerben

Volme-/ Enneperadweg

- Der vorgesehene Radweg ab Volmemündung ist mit einem neuen Radweg entlang der Ennepe in das Integrierte Handlungskonzept einzubeziehen
- Eine Fortführung ist über die ehemalige Eisenbahntrasse der Nordbahn über Wuppertal bis nach Düsseldorf perspektivisch denkbar

Begründung:

Das vorgelegte Konzept zur Entwicklung der Harkort-/Hengsteyseeflächen wird ausdrücklich unterstützt. Es wird den bisherigen Charakter des Freizeitgebietes erhalten bzw. stärken.

Gleichwohl sind die dargestellten Konkretisierungen bzw. Ergänzungen der Maßnahmen geboten.

Die Weiterentwicklung des Familienbades Hengstey ist zu ergänzen um die dargestellte Maßnahme. Die Konkretisierung der Planung sollte auch unter Beteiligung der HagenBad GmbH erfolgen.

Die dargestellten Konkretisierungen bzw. Ergänzungen für den Bereich des Harkortsees sollen zu einer Gleichgewichtung der Entwicklungsbereiche beitragen. Eine Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist durch eine Aktivierung des S-Bahnhofs Vorhalle geboten.

Mit den Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Radwege werden sowohl die Bereiche der Stadt Hagen als auch die Regionen entlang der Ennepe, das Bergische Land und Düsseldorf an den Ruhrtalradweg angebunden. Gleichzeitig könnte bei einem entsprechenden Ausbau die Strecke auch als „Radschnellweg“ für Pendler eine Alternative zu den bisherigen Verkehrsmitteln werden.

Mit freundlichem Gruß



Werner König
SPD-Fraktion

Anlage zu TOP 6.9 Vorlage 393/2017

Umweltamt, uNB
69/102

26.06.17

Ihre Ansprechpartnerin
Frau Müller
Tel.: 207 - 5898
Fax: 207 - 2469

An

-69/00-

Sitzung des Umweltausschusses am 29.06.2017

Thema: Verunreinigung durch wildes Grillen

Seitens der unteren Naturschutzbehörde gibt es zu dem o.g. Tagesordnungspunkt der Sitzung am 29.06.2017 folgende weiteren Informationen:

Hameckepark:

Der Hameckepark befindet sich im Geltungsbereich des Landschaftsplans, hier ohne Schutzfestsetzungen. Die Fläche ist wohl als Außenbereich zu bewerten. Eingriffsmöglichkeiten und behördliches Tätigwerden der unteren Naturschutzbehörde sind hier nur aufgrund der Tatsachen des Grillens und der Vermüllung nicht gegeben.

Lennemündung:

Die Fläche befindet sich im Geltungsbereich des Landschaftsplans, im festgesetzten Landschaftsschutzgebiet 1.2.2.1 bzw. 1.2.2.2 „Lennhofswiese“

Das Grillen/Feuer machen und Aufhalten auf den Flächen verstößt gegen folgende allgemeine Festsetzungen des Landschaftsplans Hagen:

Nr. 30: Zu lagern und/oder Feuer zu machen.

Ggf. sind diese Verbote ebenfalls betroffen:

Nr. 26: Zelte, Wohnwagen oder ähnliche dem zeitweisen Aufenthalt von Menschen dienende Anlagen aufzustellen sowie ungenehmigt errichtete Anlagen zu betreiben

Nr. 27: Auf Flächen des Landschaftsschutzgebietes außerhalb der befestigten Straßen und Fahrwege, der eingerichteten Park- und Stellplätze ein Kraftfahrzeug zu führen oder abzustellen;

unberührt bleibt das Führen und Abstellen von Kraftfahrzeugen im Rahmen ordnungsgemäßer land- und forstwirtschaftlicher sowie jagd- und fischereilicher Tätigkeit und des ordnungsgemäßen Erwerbsgartenbaues oder wasserwirtschaftlicher Maßnahmen sowie bei der Wartung von Ver- und Entsorgungsanlagen.

- Nr. 33: Hunde oder andere Haustiere außerhalb der Wege, der eigenen Häusgrundstücke und der eigentlichen Hoflage frei laufen zu lassen, sofern dies nicht im Rahmen der Jagdausübung geschieht.

Grundsätzliche Regelungen bzgl. des Betretens der freien Landschaft sind im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Landesnaturschutzgesetz NRW (LNatSchG NRW) festgesetzt. Hieraus ergibt sich, dass landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht betreten werden dürfen.

§ 59 BNatSchG:

- (1) Das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung ist allen gestattet (allgemeiner Grundsatz).
- (2) Das Betreten des Waldes richtet sich nach dem Bundeswaldgesetz und den Waldgesetzen der Länder sowie im Übrigen nach dem sonstigen Landesrecht. Es kann insbesondere andere Benutzungsarten ganz oder teilweise dem Betreten gleichstellen sowie das Betreten aus wichtigen Gründen, insbesondere aus solchen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Feldschutzes und der land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftung, zum Schutz der Erholungssuchenden, zur Vermeidung erheblicher Schäden oder zur Wahrung anderer schutzwürdiger Interessen des Grundstücksbesitzers einschränken.

§ 57 LNatSchG NRW:

- (1) In der freien Landschaft ist das Betreten der privaten Wege und Pfade, der Wirtschaftswege sowie der Felddraine, Böschungen, Öd- und Brachflächen und anderer landwirtschaftlich nicht genutzter Flächen zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr gestattet, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Kapitels oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. Für das Betreten des Waldes gelten die Vorschriften des Forstrechts.
- (2) Absatz 1 gilt sinngemäß für das Radfahren und das Fahren mit Krankenhausstühlen in der freien Landschaft. Das Radfahren ist jedoch nur auf privaten Straßen und Wegen gestattet.

Die untere Naturschutzbehörde kann hier ordnungsbehördlich gegen diese Verstöße tätig werden. Seit mehreren Jahren werden bereits diese Flächen an der Lenne seitens des Landschaftswächters und damaligen Fischereiaufsehers Herrn Horst Puzicha betreut. Ich empfehle, sich in dieser Angelegenheit auch mit ihm in Verbindung zu setzen und seine Erfahrungen auszuwerten.



Müller

An

69/000

Sitzung des Umweltausschusses am 29.06.2017

TOP Ö 4.7 Europaplatz Vorhalle und Bereich Wasserschloss Werdringen

hier: Aufstellung von Tütenspendern und Abfallbehältern (Entsorgung

Hundekot)

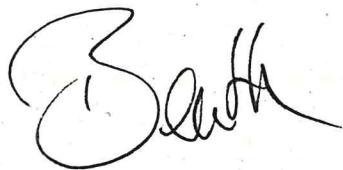
Der o.g. Tagesordnungspunkt wurde in der Sitzung des BV Nord am 10.05.2017 behandelt; die Verwaltung wurde mit Beschluss vom 10.05.2017 beauftragt im Bereich des Europaplatzes und im Bereich der Eingangsstraße zum Wasserschloss Werdringen jeweils einen Tütenspender mit Abfallbehälter zur Entsorgung für die Hinterlassenschaften der Hunde aufzustellen.

Die Kosten für die Aufstellung der Tütenspender wurden durch den WBH ermittelt; die Standorte wurden abgestimmt.

Finanzielle Mittel stehen für diese Maßnahme im städt. Haushalt nicht zur Verfügung.

Daher wurde die BV Nord gebeten, bezirksbezogene Mittel zur Verfügung zu stellen.

Darüber wird in der Sitzung der BV Nord am 13.09.2017 entschieden.



**Die Fraktionen von
CDU, Bündnis 90 / Die Grünen, Hagen Aktiv & FDP
im Rat der Stadt Hagen**

Faktionen im Rat der Stadt Hagen . Rathausstraße 11 . 58095 Hagen

Herrn Vorsitzenden

Telefon: 02331 207 3184 (CDU)
02331 207 3506 (Grün)
02331 207 5528 (Aktiv)
02331 207 2380 (FDP)

Dipl.-Ing. Hans-Georg Panzer

Dokument: 2017_06_29_gemantrag§16_uwa_hengsteysee.docx

- im Hause

28. Juni 2017

Antrag für die Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität am 29. Juni 2017

Sehr geehrter Herr Panzer,

gemäß § 16 Absatz 1 der GeschO des Rates vom 08.05.2008 in der Fassung des V. Nachtrages vom 15. Dezember 2016 stellen wir für die kommende Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität zu TOP I.6.2.

Integriertes Handlungskonzept
Grüne Infrastruktur Harkort- & Hengsteysee (DS 0284/2017)
hier: Machbarkeitsuntersuchung Maßnahmenvorschläge & Ideenkatalog

den folgenden Antrag:

- 1. Die Verwaltung nimmt die Anträge und Ideensammlungen der Fraktionen mit Bezug zur Natur- und Freizeitnutzung an Hengstey- und Harkortsee zur Kenntnis.***

Dies sind im Folgenden die Drucksachen

| | |
|------------|--|
| 0188/2017 | CDU-Antrag: Lückenschluss nach Letmathe auf Stelzen - Ein Radweg durchs Lennebett |
| 0249/2017 | CDU-Antrag: „Sichtschneisen am Südufer des Hengsteysees im Jahre 2018 |
| 0365/2017 | SPD-Antrag: Erhaltung und Aufwertung von Hengstey- und Harkortsee |
| 0365/2017 | CDU-Antrag: Prüfung des Vorhabens „Café Koepchen“ |
| 02.04.2016 | Ideensammlung des Arbeitskreises „Freizeitung an Harkort- & Hengsteysee der Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Die Grünen, Hagen Aktiv und FDP – übergeben in UWA am 04.04.2016 (siehe Anlage) |

- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, alle darin enthaltenen Maßnahmenvorschläge und Ideen auf deren Machbarkeit hin zu überprüfen. Das Ergebnis dieser Prüfung ist dem Umweltausschuss in seiner Sitzung am 28. September 2017 vorzulegen.***

3. Die Verwaltung wird beauftragt, soweit möglich, eine organisatorische Klammer um die verschiedenen Bemühungen des Ausschusses sowie der Zukunftsschmiede zu entwickeln, um widerstrebende Interessenlagen möglichst frühzeitig zu erkennen und auszuräumen.

Begründung:

Die Antragsteller haben zwar bereits am 04.04.2016 eine umfangreiche Ideensammlung ihrer gemeinsamen Arbeitsgruppe offiziell der Verwaltung übergeben. Da die Verwaltung zwischenzeitlich keinerlei Bericht an den Ausschuss hinsichtlich der Realisierbarkeit der Ideen erstattet hat, ist zu vermuten, dass die Verwaltung die entscheidende formale Hürde zur Prüfung als nicht genommen ansieht. Deshalb nutzen die Antragsteller nun die erneute Gelegenheit, diese Vorschläge noch einmal mit Nachdruck in den politischen Prozess einzubringen.

Die Antragsteller erwarten nunmehr eine umfassende vorurteilsfreie Prüfung der verabschiedeten Anträge und Vorschläge auf ihre Realisierbarkeit hin. Als Zeitziel erscheint der 28. September 2017 mindestens für eine erste Einschätzung realistisch zu sein.

Neben der fachlichen Diskussion sehen die Antragsteller aber auch einen dringenden Bedarf zu einer organisatorischen Ordnung verschiedener Diskussionsstränge. Nebeneinander agieren derzeit in der Stadt folgende den Antragstellern bekannte Gremien und bereiten neue Initiativen unter anderem zur Zukunft von Harkort- und Hengsteysee vor:

- Zukunftsschmiede
- UWA & StEA
- Stadtverwaltung – Fachbereich Planen und Bauen
- AK Natur- und Freizeitnutzung an Harkort- & Hengsteysee der Fraktionen von CDU, Bündnis 90/Die Grünen, Hagen Aktiv und FDP
- AK Stadtentwicklung des CDU-Projekts Hagen2030

Auf diese Weise ist mit einer Vielzahl von kreativen Vorschlägen zu rechnen – aber auch mit dem Risiko, dass die daraus erwachsenden Aktivitäten auf negative Weise miteinander konkurrieren.

Die Verwaltung wäre der Akteur, der dazu berufen sein könnte, diese Kräfte sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Auf diese Weise könnte ein positiver Wettbewerb um die besten Ideen und das beste Zusammenspiel derselben erwachsen. Die Integration der örtlichen Vereine und Institutionen könnte darüber hinaus zusätzliche Zeit- und Leistungsressourcen eröffnen, die einzelnen Vorhaben und dem Gesamtprojekt zusätzlichen Schub verleihen.

Mit freundlichen Grüßen verbleiben

Jörg Klepper
Stellv. CDU-Fraktionssprecher

Joachim Riechel
Fraktionssprecher
Bündnis 90 / Die Grünen

Dr. Josef Bücker
Fraktionsvorsitzender
Hagen Aktiv

Alexander Plahr
FDP-Fraktionssprecher

Ideensammlung

des Arbeitskreises

„Freizeitnutzung an Harkort- & Hengsteysee“

der Fraktionen von

CDU, Bündnis 90 / Die Grünen, Hagen Aktiv und FDP

Stand: 02.04.2016

zusammengefasst von Martin Erlmann

Familienbad Hengstey

Der Erhalt des Freibades Hengstey als „Familienbad“ ist unabdingbar und Kern jeglicher weiteren Entwicklung des Bereichs Südufer in Richtung einer Frei- und Erholungsfläche. Ohne die bereits dort vorhandene Infrastruktur mit allen sich ergebenen Möglichkeiten ist eine sinnvolle Weiterentwicklung des Areals kaum denkbar. Das Bad selbst befindet sich in einem technisch hervorragenden Zustand, ist energetisch optimal ausgelegt und nach der Renovierung und Reduzierung der Wasserfläche auf das erforderliche Maß, ein elementarer Baustein des beschlossenen Bäderkonzeptes.

Bis ca. Ende 1945 war das Bad direkt zur Seeseite hin geöffnet, was nach der Wiederherstellung im Jahre 1956 zugunsten einer Seepromenade nicht mehr bestand. Ob eine erneute Öffnung zum See, vielleicht gar mit der Anlage eines Sandstrandbereichs sinnvoll sein kann, gilt es zu überdenken.

Jedoch bietet sich in der Ausrichtung des Betriebs eine Weiterentwicklung des Bades zum Krankenkassenstützpunkt „Bewegung mit Betreuung“ an. Die thermische Auslegung mit dem Einbau der Edelstahlbecken, sowie die vorhandene Wassertiefe, eignen sich ausgesprochen gut für Reha- und Bewegungstherapien. Zusätzlich ist Barrierefreiheit schon jetzt gegeben. Die Becken können mit mobilen Untersätzen erreicht werden. Im Strandhaus selbst können medizinische/physiotherapeutische Behandlungsflächen eingerichtet werden.

Bei Erstellung eines verglasten Unterstands direkt am Beckenrand kann ein Wetterschutz mit Wärmefunktion eingerichtet werden. In dieser Hinsicht kann auch das Schulschwimmen in den Monaten Mai bis August nach Möglichkeit im Freibad angeboten und durchgeführt werden.

In der kühleren Jahreszeit besteht die Möglichkeit, das Freibad in ein sogenanntes „Lichtbad“ umzufunktionieren. Dabei werden im Freien Liegebänke / Liegestühle angeboten, welche sich windgeschützt so positionieren lassen, dass die Wintersonne optimal genossen werden kann. Dazu wird gastronomisch Entsprechendes geboten.

Fahrradstation

Die Südseite des Hengsteysees ist bereits im überregionalen Fahrradwegenetz etabliert. Die sogenannte „Kaiserroute“ für dort entlang und verbindet als Endpunkte Aachen mit Paderborn. Nicht klar ist derzeit die Anzahl der tatsächlichen Nutzer, welche gezielt diese Wegstrecke wählen. In diesem Zusammenhang hat sich in den vergangenen beiden Jahren die Sperrung des Radweges unterhalb der Hohensyburg in und von Richtung Westhofen als problematisch erwiesen. Die Arbeiten am Steilhang seitlich der Ruhr dauerten deutlich länger als vorgesehen.

Die ausgeschilderte Radwanderstrecke „Ruhrtalroute“ ist ebenfalls betroffen. Sie verläuft zwar offiziell an der Nordseite des Sees, jedoch können beide Routen auch gemeinsam in die Betrachtung einbezogen werden. An der Route und am See liegt das Strandhaus. Es besteht die Möglichkeit dort eine Art Fahrradhotel / Stationsgastronomie anzubieten. Unterkunft, Verpflegung, Fahrradservice können bereitgestellt werden. Ein Projekt „Bed & Bike“ ist ideal umzusetzen.

Stellplatz für Wohnmobile

Zur Infrastruktur des Freibades Hengstey gehören zwei befestigte Parkflächen. Letztlich wird überwiegend der direkt am Bad befindliche Parkplatz genutzt. Die zweite Parkfläche direkt angrenzend an den „Sallermanns Kamp“, ist deutlich seltener geöffnet und auch in den letzten Jahren kaum bewirtschaftet worden. An dieser Stelle kann eine Fläche für Wohnmobilisten eingerichtet werden. Eine erforderliche Infrastruktur ist bereits zum Teil vorhanden. Die Lage mit direktem Seeblick kann ggf. ein Anreizpotential darstellen.

Anleger für Tourenpaddler/Wasserwanderer

Die Ruhr hat sich in den vergangenen Jahren auch als ein Anziehungspunkt für Wassertourenwanderer entwickelt. Letztlich ist es möglich, die Ruhr von Arnsberg aus bis nach Duisburg mittels Ruder- oder Paddelboot zu erleben. Die Konzepte Ruhrtal und Metropole Ruhr weisen deutlich auf diese Möglichkeiten hin.

An der Südseite des Hengsteysees ist kaum ein öffentlich zugänglicher Anleger für Aktivitäten dieser Art vorhanden. Lediglich der alte Einlasssteg am Eisenbahner Sportverein, sowie die vereinsinterne Anlegestelle am Ruderclub und der DLRG Station könnten hier dienen. Ideal kann sich aber ein neuer Anleger am westlichen Ende des Freibades erweisen. An dieser Stelle können dann auch Fahrzeuge direkt bis an die Wasserfläche heranfahren, um ggf. Boote zu verladen oder zu Wasser zu lassen. Auch kann an dieser Stelle ein Zugang in das Freibad geschaffen werden, um dann auf der Freifläche des Bades Boote zu lagern, während die Freizeitsportler im Strandhaus übernachten oder auch nur zwecks Verpflegung einen Stopp eingelegt haben.

Aussichtstürme für Cargobeamer

Der Punkt wurde aufgrund der aktuellen Entwicklung gestrichen.

Biker – Treff

Seit Aufgabe des Biker-Treffpunkts in den Serpentinen der Hohensyburg, hat sich dieses sonntägliche Treffen der Biker auf den Parkplatzbereich am Brückenkopf auf der Hagener Seite verlagert. Sicherlich vom Erscheinungsbild, den verkehrlichen Problematiken und der Geräuschentwicklung nicht jedermanns Sache, so kann dennoch durch geeignete Maßnahmen eine geordnetere Struktur des Treffens erreicht werden. Vergleichbar dem bekannten „Café Geronimo“ am Möhnesee, kann auch an dieser Stelle eine Biker Gastronomie entstehen.

Regenunterstände

An der gesamten Südseite des Hengsteysees gibt es keinerlei Möglichkeiten für Spaziergänger, Inliner, Läufer und Radfahrer, sich bei plötzlichem Regen unterstellen

zu können. An mehreren Stellen können Unterstände errichtet werden, welche unmittelbar am Weg gelegen sein müssen. Dazu bieten sich folgende Bereiche an: Am Stauwehr auf der Grünfläche gegenüber der Fischtreppe, am westlichen Rand des Freibades auf der Ecke/Grünfläche des Ruhrverbandes (ehemals stand dort ein Bungalow), auf dem Parkplatz der DLRG-Station, sowie in Höhe der Tennisanlage des Eisenbahner-Sportvereins.

Erfahrungsgemäß müssen Unterstände dieser Art von äußerst robuster Erstellungsstruktur sein, damit sie Zerstörung, Verschmutzung und Verschmierungen widerstehen können. Auf Bänke sollte hier auch verzichtet werden, da ansonsten diese Stellen zum längeren Aufenthalt von nicht zur Zielgruppe gehörenden Personen genutzt werden.

Beleuchtung

Auf der Seite der Stadt Herdecke ist eine Beleuchtung bis zum Koepchenwerk vorhanden. Dieses begründet sich aufgrund der ausgebauten Straßen entlang der Ruhr und des Hengsteysees, wobei die Nutzung dieser Bereiche durch Verkehrsteilnehmer, Restaurantbesucher, Arbeitnehmer des Koepchenwerks und alle anderen Zuliefersituation der RWE zum Werk hin hier zu betrachten sind. Auf der Hagener Seite ist vom Wehr bis zum Freibad eine öffentliche Straße mit entsprechender Beleuchtung vorhanden. Danach ist der Weg entlang des Sees auf einer Länge von 2,3 Kilometern unbeleuchtet. Dieses ist für eine fußläufige Nutzung in dunklen Tageszeiten für einen Großteil der Bevölkerung somit ausgeschlossen.

In Form einer Promenadenbeleuchtung (siehe Herdecke, zwischen Bleichstein und Stauwehr) kann hier aber Abhilfe geschaffen werden. Dieses würde viel zusätzliches Sicherheitsgefühl und zusätzliche Nutzbarkeit bringen. Der Gedanke, dass ein am See gelegenes Kraftwerk zur Erzeugung von Strom hier auch diese Beleuchtung sicherstellen kann, ist realistisch. Kosten dieser Beleuchtung dürften bei einer Übernahme durch die RWE nicht anfallen. Es erscheint auch nicht erforderlich, eine Beleuchtung die ganze Nacht zu betreiben. Es würde sicherlich reichen, wenn dieser Service bis 20.00 Uhr angeboten werden könnte.

Laufbahn

Auf dem Gelände zwischen dem Stauwehr und dem ersten Parkplatz am Freibad, befindet sich die alte Treibgutdeponie „Sallermann's Kamp“. Hier wurde über Jahrzehnte Treibgut aus dem Hengsteysee, welches am Laufwasserkraftwerk anfiel, abgelagert. Diese Deponie wurde vor einigen Jahren verkapselt und nicht weiter betrieben. Im südöstlichen Bereich begrenzt die Eisenbahntrasse den Bereich. Der Umfang des Geländes ist mit ca. 800 Metern zu beziffern.

Analog dem Vorbild aus Dortmund, könnte hier eine sogenannte „Finnenbahn“ entstehen. Dabei handelt es sich um eine ca. zwei Meter breite Laufbahn, welche mit Rindenmulch als Lauffläche ausgestattet wurde. Das Laufen auf diesem Untergrund ist äußerst gelenkschonend und wird genutzt um sich nach Verletzungen des Bewegungsapparates wieder schonend an das Laufen und an das Gehen zu gewöhnen.

Die Herstellung der Bahn in Dortmund wurde in Sponsoring-Leistung der Sparkasse Dortmund geleistet.

Haltepunkt Ruhrtalbahn

Die Ruhrtalbahn passiert den Bereich Hengstey, ohne dort zu halten, bzw. eine Zu-stiegsmöglichkeit zu haben. Der Gedanke, dass es nach der Herstellung eines umfangreichen Freizeitbereichs am Südufer des Sees auch zu einem neuen Haltepunkt dort kommen könnte, wäre interessant. In den 1930er Jahren hat es bereits einen „Ausflugsbahnhof“ Hohensyburg gegeben, der sonntags mittels Pendel-Triebwagen über das äußerste Gütergleis vom Verschiebebahnhof eine direkte Verbindung zum Strandbad herstellte.

Parkplatzsituation

Am Brückenkopf Dortmunder Str. wurden in den vergangenen Jahren bereits ca. 60 Parkplätze in geordneter Staffelung eingerichtet. Das hat sich bereits bewährt, jedoch sind es deutlich zu wenig, was besonders an den Wochenenden mit guter Witterung sehr deutlich wird. Stetig zunehmende Zahlen an Spaziergängern, welche den Hengsteysee umrunden, machen die weitere Anlage von Stellplätzen erforderlich.

Das derzeit genutzte Areal der Bahn ist in desolatem Zustand. Zudem ist der seit Jahren betriebene „bordellartige Betrieb“ (Wohnwagen – Verkehr mit Herz) ein Beleg der herunter gekommenen Örtlichkeit. Warum eine stillschweigende Duldung hier überhaupt greift, kann nicht nachvollzogen werden.

Im Bereich des Stauwehrs ist ebenfalls eine überfüllte Parksituation an entsprechenden Tagen festzustellen. Das Gelände gehört jedoch dort dem Ruhrverband, welcher die verkehrliche Nutzung stillschweigend gestattet.

Beide Bereiche (Brückenkopf, wie auch Stauwehr) sind zusätzlich fortlaufend als illegale Müllentsorgungsstellen auffällig.

Herstellung von Grünflächen / Liegewiesen

Die Anlage von Grünflächen gestaltet sich eher problematisch. Die dafür infrage kommenden Flächen sind lediglich im Bereich der ehemaligen Gleisharfe, sowie auf dem Gelände des Ruhrverbandes zwischen Seestr., Stauwehr und der westlichen Autobahnseite oberhalb der Ruhr zu sehen. Das Letztgenannte liegt erheblich im Lärmbereich der Autobahn A1 und eignet sich eher als eine Reservefläche zum Ausgleich von Flächen, welche für andere Zwecke versiegelt wurden.

Eine Aufforstung mit qualitativ hochwertigen Gehölzen kann dort erfolgen. Im Bereich der Gleisharfe werden die vorhandenen Bodenbelastungen ein Problem darstellen. Eine reine Abdeckung mit unbelasteten Böden im Sinne des Vorgehens bei der Sanierung des Geländes der ehemaligen „Hasper Hütte“, lässt sich hier aus finanziellen Gründen kaum realisieren.

Auch müssten dafür zunächst tausende Tonnen Altschotters beseitigt werden. Zusätzlich bedarf es einer Schallschutzeinrichtung zur parallel verlaufenden achtspurigen Eisenbahnstrecke.

In der Kombination von Schallschutz und starker Aufforstung davor, kann aber ein Freizeit-/Grünbereich mit Öffnung zum See entstehen. Optisch kann ein Teil des Uferbereichs dann auch freigeschnitten werden.

Anbindung des Südufers an den „Jakobsweg“

Einer der vielen Wege nach Santiago de Compostela führt auch von Hannover aus kommend am Hengsteysee (ist beschildert) vorbei nach Herdecke und dann weiter über Vorhalle bis nach Köln, um sich dort mit anderen Wegen zu vereinen.

Die Anzahl der Nutzer (Pilger) ist nicht bekannt. Es könnte sich aber ergeben (wenn sich dieses Angebot als erfolgreich darstellt), dass man im Strandhaus Hengstey eine gewisse Anzahl von kleinen, einfachen Zimmern vorhält, welche die Pilger zum Nächtigen nutzen könnten. Die Infrastruktur mit Sanitäranlagen ist im Badbereich vorhanden. Eine Beköstigung könnte ebenfalls in der dortigen Gastronomie erfolgen

Saunalandschaft

Von der Lage und den bereits vorhandenen Strukturen, wäre der Betrieb einer Saunalandschaft mit Außeneinrichtungen im Bereich des Bades optimal. Dieses lässt sich jedoch aus Konkurrenzgedanken zum Westfalenbad derzeit nicht weiter verfolgen.

Inliner – Wegestruktur

Die Qualität der asphaltierten Strecke um den See hat sich in den vergangenen Jahren ständig und deutlich verschlechtert. Sei es durch Frostschäden, Kantenbruch oder Wurzelwerk, so ist die Oberflächenqualität zur Nutzung mit Inlinern mittlerweile fast ausgeschlossen.

Die Attraktivität der Vorjahre ist fast vollständig dahin. Frühere Nutzer haben sich derweil auf den Bereich Herdecke konzentriert, oder aber fahren zur bestens präparierten Strecke an der Kemnade.

Fuß- u. Radquerung der Volmemündung

Vom Stauwehr aus an der südwestlichen Seite der Ruhr und parallel zur Autobahn A1 verläuft ein ausreichend breiter Weg. Dieser wird in erster Linie durch kommunale und landeszugehörige Bedienstete mit ihren Fahrzeugen zwecks Wartungsarbeiten genutzt.

Es handelt sich letztlich um eine Sackgasse, welche an der Volmemündung in die Ruhr endet.

An dieser Stelle kann eine Brücke über die Volme entstehen, welche freistehend, oder aber auch unter der dortigen Autobahnbrücke hängend, gebaut werden kann. Mit dieser Brücke entsteht eine zusätzliche Verbindung zum Bereich am Kaisberg

und der südlichen Seite des Harkortsees. Auch kann dann an der Herdecker Str. nach links betrachtet eine Verbindung Richtung Vorhalle oder der Hagener Innenstadt geschaffen werden.

Ideal betrachtet wäre es, wenn ein neu zu schaffender Geh- und Radweg noch vor dem Ufer der Volme nach Süden unter der Autobahnbrücke hindurch in Richtung der Schwerter Str., angelegt werden würde. Damit wäre ein Radnetz in Richtung Eckesey und Innenstadt geschaffen.

Toilettenanlage

Ein besseres Angebot an Attraktivität bedeutet auch eine höhere Anzahl der Nutzer. Somit wird auch die Frage nach Toilettenanlagen gestellt werden müssen. Besonders im Bereich des Wehres wäre hier ein Angebot vorzuhalten und auch leicht zu realisieren.

Gastronomie

Im Bereich des Wehres ließe sich durchaus eine Gastronomie etablieren. Sei es in die Anlage selbst oder auf das Brachgelände links vor der Eisenbahnbrücke. Dabei kann es sich um einen Restaurantbetrieb, wie auch eine angeschlossene Verkaufsfläche (z.B. Fischladen) handeln. Auf einer Freiterrasse könnte der Blick ins Ruhtal und auch die technischen Stauanlagen ermöglicht werden.

Besichtigungsangebot der Stauanlage u. Laufwasserkraftwerk

Die Aufstauanlage des Sees mit seinen typischen Walzensperren stammt aus den zwanziger Jahren bei Anlage des Sees. Die Technik wurde zwar zwischenzeitlich erneuert, das Grundprinzip blieb aber erhalten.

Heute befindet sich in einem der Pfeiler des Wehres die Steuerung der Durchlaufmenge und Geschwindigkeit des Wassers für die drei Ruhrseen. Das Laufwasserkraftwerk mit seinen horizontal angelegten Turbinen wurde in der letzten Zeit technisch und optisch aufgearbeitet, wobei derzeit der Laufsteg oberhalb der Walzen neu gebaut wird.

Letztlich zählt die Anlage zur „Route der Industriekultur“ Es ist wünschenswert, dass die Anlage zwecks geführter Besichtigungstouren regelmäßig geöffnet werden kann, wobei auch eine angeschlossene gastronomische Räumlichkeit in Verbindung mit Ausstellungsstücken interessant sein könnte.

Infotafeln

Das Thema „Historie des Bergbaus rund um den Hengsteysee“ ist topaktuell. Weiterhin das Thema Stromerzeugung und Funktion und Anlage des Hengsteysees. Infotafeln im Sinne „Route der Industriekultur“ können hier umfangreich Wissen vermitteln.

Seefest

In Wetter findet jährlich ein Seefest statt, welches großen Zulauf erfährt und stets mit einem Feuerwerk endet. Hier kann als Hauptevent ein jährliches Drachenbootrennen (Einlasssteg zw. Wehr und Freibad) stattfinden. Vor ca. 30 Jahren wurden auf dem See Kanu- und Ruderregatten gefahren. Die Rennstrecke befand sich mit Start in Höhe des Koepchenwerks und Ziel kurz vor dem Stauwehr so günstig, dass sehr viele Zuschauer die Rennen sehen konnten.

Hinweisschilder

Bisher wurde das Anbringen und die Verwendung von Hinweistafeln für Radfahrer, Wanderer und Sportler nur halbherzig bedacht. Es fehlen erklärende Tafeln zum Umfang des Sees, den einzelnen Kilometermarkierungen und Treffpunkten für Läufer, Biker und Walker.

Hundewiese

Aufgrund der Parkplätze an der Syburg-Brücke und am Stauwehr, sollten in beiden Bereichen Hundewiesen ausgewiesen werden.

Neuordnung der Personenschifffahrt

In der Vergangenheit wurden gesamt auf dem See fünf Anlegestellen zumindest an Bedarfstagen vom Personenschiff angefahren (Schiffswinkel / Freibad Hengstey / Haus Ruhr / Inselgasthof / Lennemündung). Aufgrund mangelnder Wassertiefe wurde der Anleger Freibad nicht mehr angefahren. Haus Ruhr hatte keine Nachfrage. Dort ist aber von der Historie gesehen der interessanteste Anleger. Die Lennemündung wird nur an bestimmten Tagen angefahren, was auch aktuell an der Schließung des Radweges unterhalb der Syburg liegt. Dieser muss schnellstmöglich wieder freigegeben werden. Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern auf dem Schiff von der Lennemündung bis zum Schiffswinkel kann die touristische Attraktivität des Ruhrtalradweges erhöhen.

Wasserskianlage

Scheiterte bisher an der Wasserqualität. Mangelnde Seetiefe und Elodea sprechen auch dagegen

Bird Watch Trail

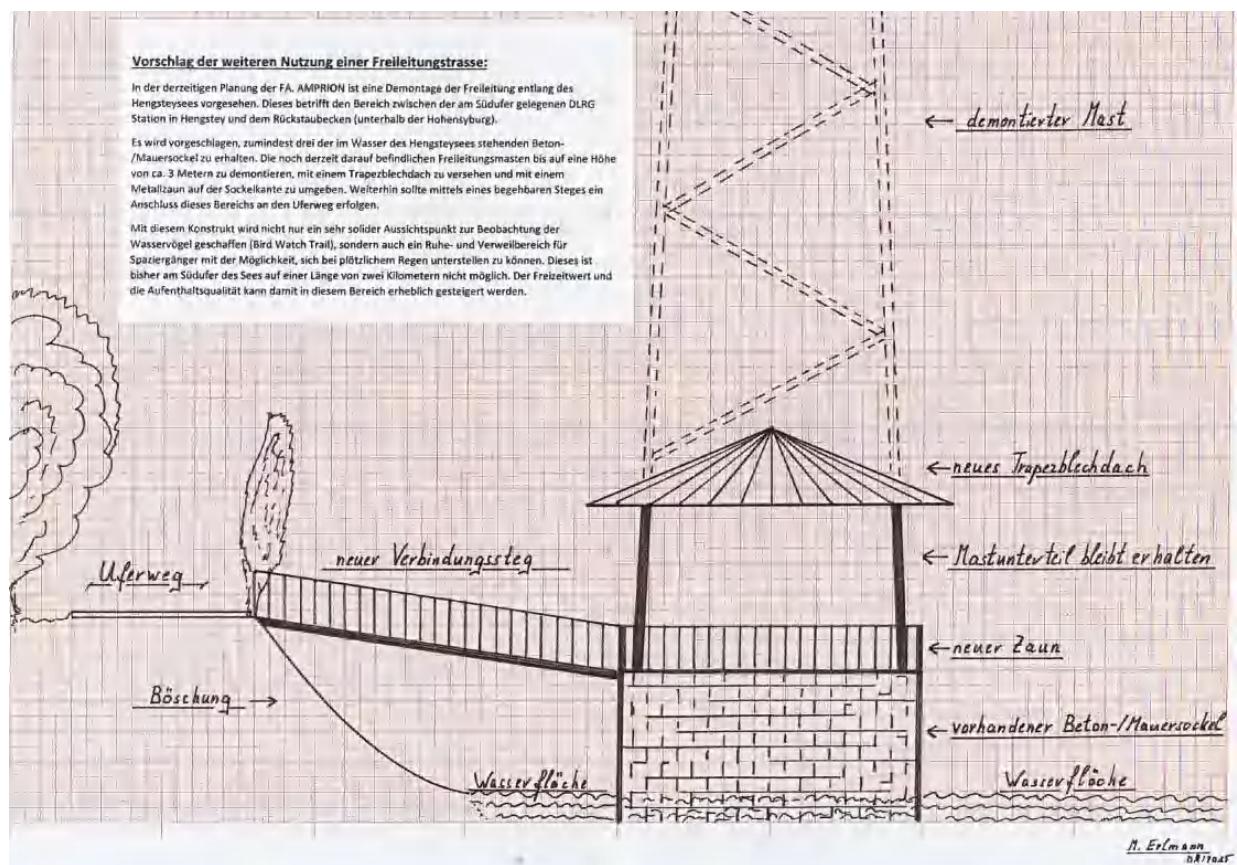
Das Land NRW war in der Vergangenheit zu einer Förderung bereit. Das Projekt scheiterte aber daran, dass die Kommunen den geforderten Eigenanteil nicht stemmen konnte.

Hotelanlage

In der Planung Evo-Park wurde auf den Mangel an Betten / Übernachtungsmöglichkeiten in Hagen hingewiesen. Es gab auch das Projekt von S&G 2008 am See mit einem bekannten Investor. In der Nähe des Casinos Hohensyburg könnte sich durchaus eine weitere Hotelanlage tragen.

Upcycling von Strommasten am Südufer

Durch die Verlegung der Starkstromtrasse entfallen künftig die bisherigen Maststandorte am Südufer des Hengsteysees. Beim Belassen der Betonsockel und der untersten Mastmeter könnten darauf Wetterschutzhütten /Beobachtungshäuschen entstehen. Ein ausgearbeiteter Vorschlag der Arbeitsgruppe wurde der Firma Ampri-on bereits zugeleitet. Zusätzlich bestünde die Möglichkeit einen der alten Strommasten als Aussichtsturm umzubauen. Hierfür müsste das Unternehmen oder andere Sponsoren gewonnen werden.



Voraussetzungen – noch abzuklären

- Bodenerwerb
- Es bestehen mit dem Ruhrverband und der Bahn Gestattungsverträge zur Uferwegnutzung und Wegeunterhaltung (Stadt ist zust. für Verkehrssicherungspflicht)
- Wer trägt die Kosten einer Erschließung / Infrastruktur. Damit steht und fällt jede Investition und schreckte bisher jeden Investor ab.
- Feststellung: Planerische Energie des RVR fließt derzeit überwiegend in die Kemnade
- Bodenproblematiken besonders im Bereich der Gleisharfe klären.
- Verkehrliche Erschließung
- Auswirkungen auf die am Südufer (Wasserfläche) vorhandenen Vogelschutz- / Brutgebiete
- Einbindung in Reinigungsplan / Winterdienst HEB (Kostenklärung)
- Weiterverfolgen einer Planung „Marina am Südufer“ / Wohnen am Wasser
- Es fehlt eine verbindliche Willenserklärung auch in der Politik zur Gebietsentwicklung.
- RVR bemängelt und nutzt die „uneinige Situation“
- Planungsauftrag an die Verwaltung:
- Die Konfliktsituation Freizeitnutzung / Realisierung Cargobeamer kann sich ggf. parallel entwickeln. Beide Projekte müssen sich nicht gegenseitig ausschließen, sondern könnten voneinander profitieren.
- Eine zu erstellende Bauleitplanung wird beide Varianten darstellen müssen.

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Betreff:

Bebauungsplan Nr. 4/15 (667) Feuerwehrgerätehaus Sauerlandstraße hier:

- a) Erweiterung des Geltungsbereiches
- b) Beschluss zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfes

Vorlage: 0447/2017

Beschlussfassung:

Gremium: Naturschutzbeirat

Sitzungsdatum: 28.06.2017

Sitzung: NB/04/2017, Öffentlicher Teil, TOP 6.4

Beschluss:

Der Naturschutzbeirat behandelt die Vorlage in 1. Lesung und wird am 05.07.2017 um 17:30 Uhr einen Ortstermin durchführen. Gleichzeitig ermächtigt er die an dem Ortstermin teilnehmenden stimmberechtigten Mitglieder, unabhängig von ihrer Anzahl, den abschließenden Beschluss des Naturschutzbeirates vor Ort zu fassen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

Dafür: 10

Dagegen: 0

Enthaltungen: 0

Vorsitzende/r

Gockel, Kai
Schriftführer/in



Umsetzung einer Nachhaltigen Entwicklung im Kontext der Sustainable Development Goals auf kommunaler Ebene

**Dr. Klaus Reuter
Geschäftsführer**

Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW

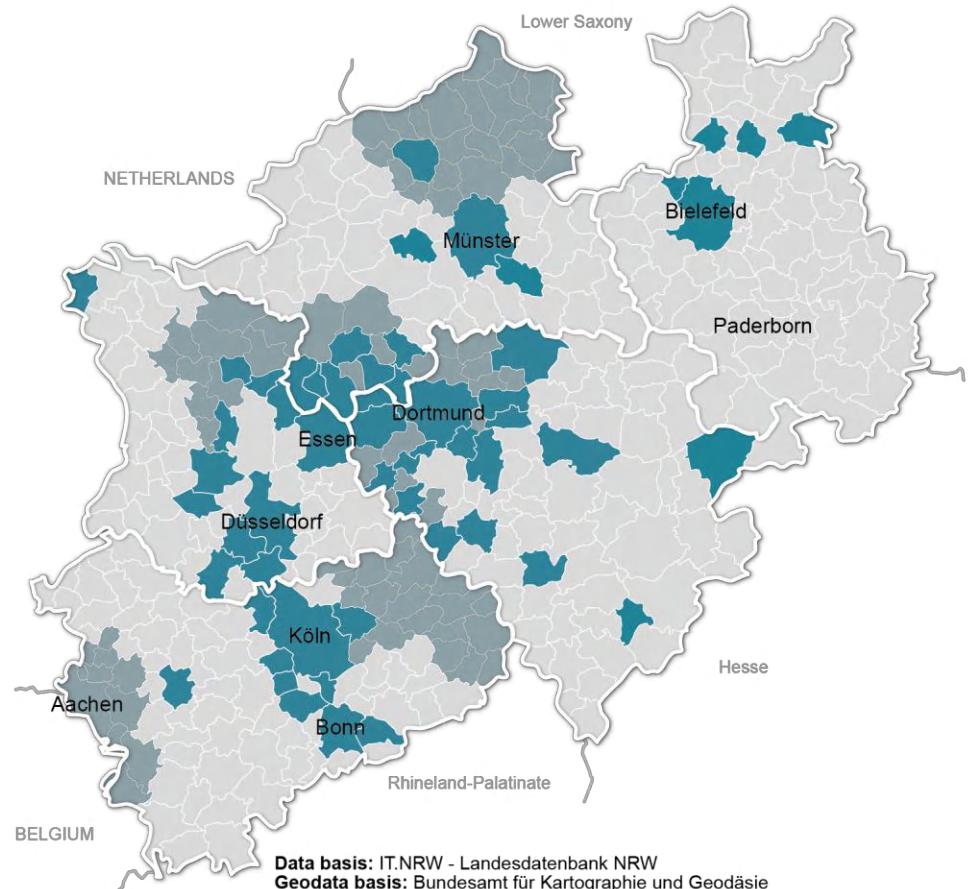
Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. LAG 21 NRW

Netzwerk Nachhaltigkeit

- 120 Kommunen, Kreise, Verbände, Initiativen in NRW

Arbeitsfelder

- Sektorale und integrierte Nachhaltigkeits-strategien
- Bildung für Nachhaltige Entwicklung
- Forschung
- Begleitung der Entwicklung der NHS NRW



Sustainable Development Goals (SDGs)

Globale Nachhaltigkeitsziele

UN

2030-Agenda für Nachhaltige Entwicklung

Europa

Europa 2020

Nationen

Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie

Regionen

Nachhaltigkeitsstrategien der Bundesländer

Kommunen

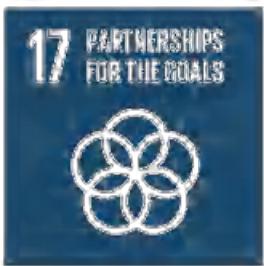
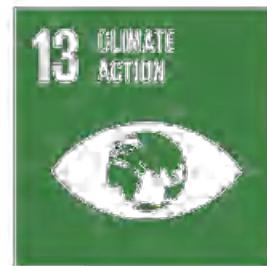
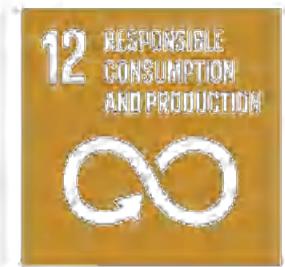
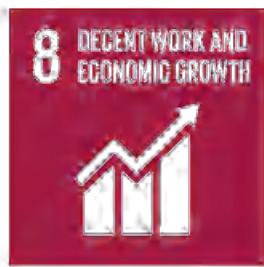
Bonn, Solingen, Kreis Steinfurt, Kreis Unna...

2030-Agenda und SDGs

17 Globale Nachhaltigkeitsziele

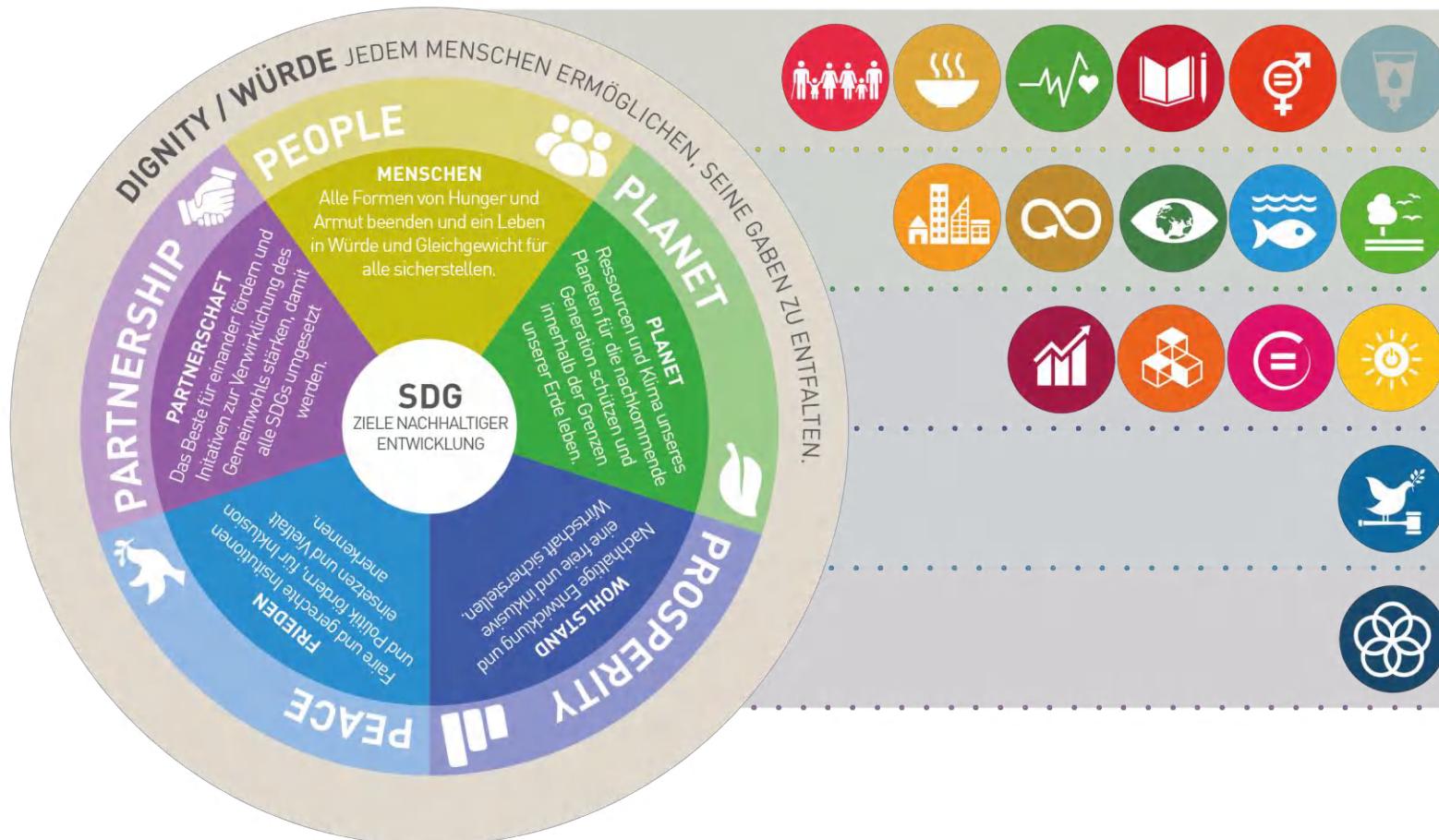


THE GLOBAL GOALS For Sustainable Development



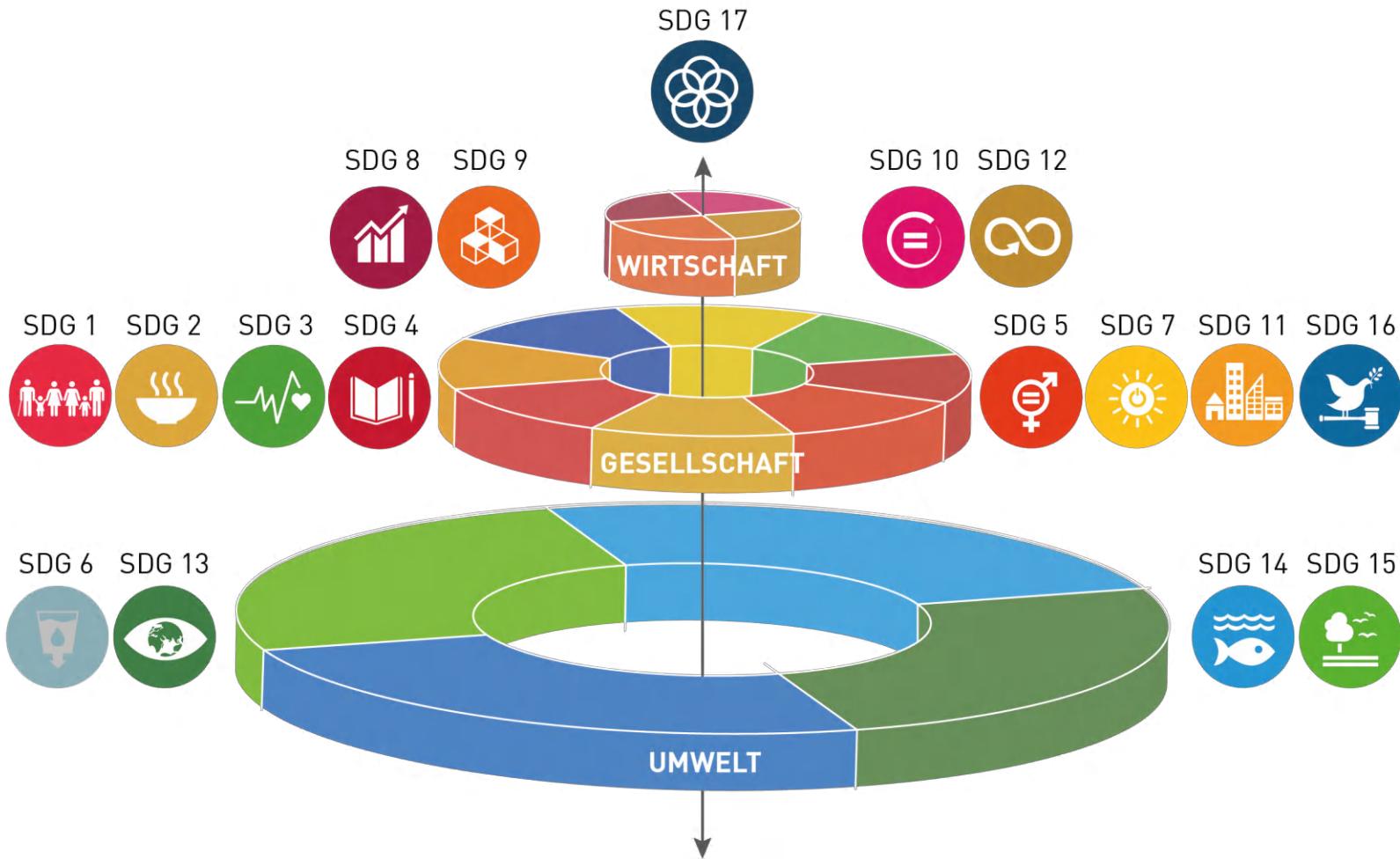
2030-Agenda und SDGs

Schlüsselbereiche



2030-Agenda und SDGs

Prinzip der Nachhaltigkeit – Global boundaries





„In der Kommune für die Kommune“



„In der Kommune für die Welt“



„In anderen Ländern und durch andere Länder“

„In der Kommune für die Kommune“

| | |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| SDG 1 – Armut | Senken des Armutsrisikos |
| SDG 11 – Nachhaltige Stadtentwicklung | Nachhaltige Mobilität |
| SDG 6 – Arbeit, Wachstum | Resiliente Wirtschaftsstruktur |

„In der Kommune für die Welt“

| | |
|---------------------------------------|----------------|
| SDG 1 – Armut / SDG 12 – Konsum | Fairer Handel |
| SDG 13 – Anpassung an den Klimawandel | Klimabelastung |

„In anderen Ländern und durch andere Länder“

| | |
|--------------------------------|-----------------------|
| SDG 17 – globale Partnerschaft | Städtepartnerschaften |
|--------------------------------|-----------------------|

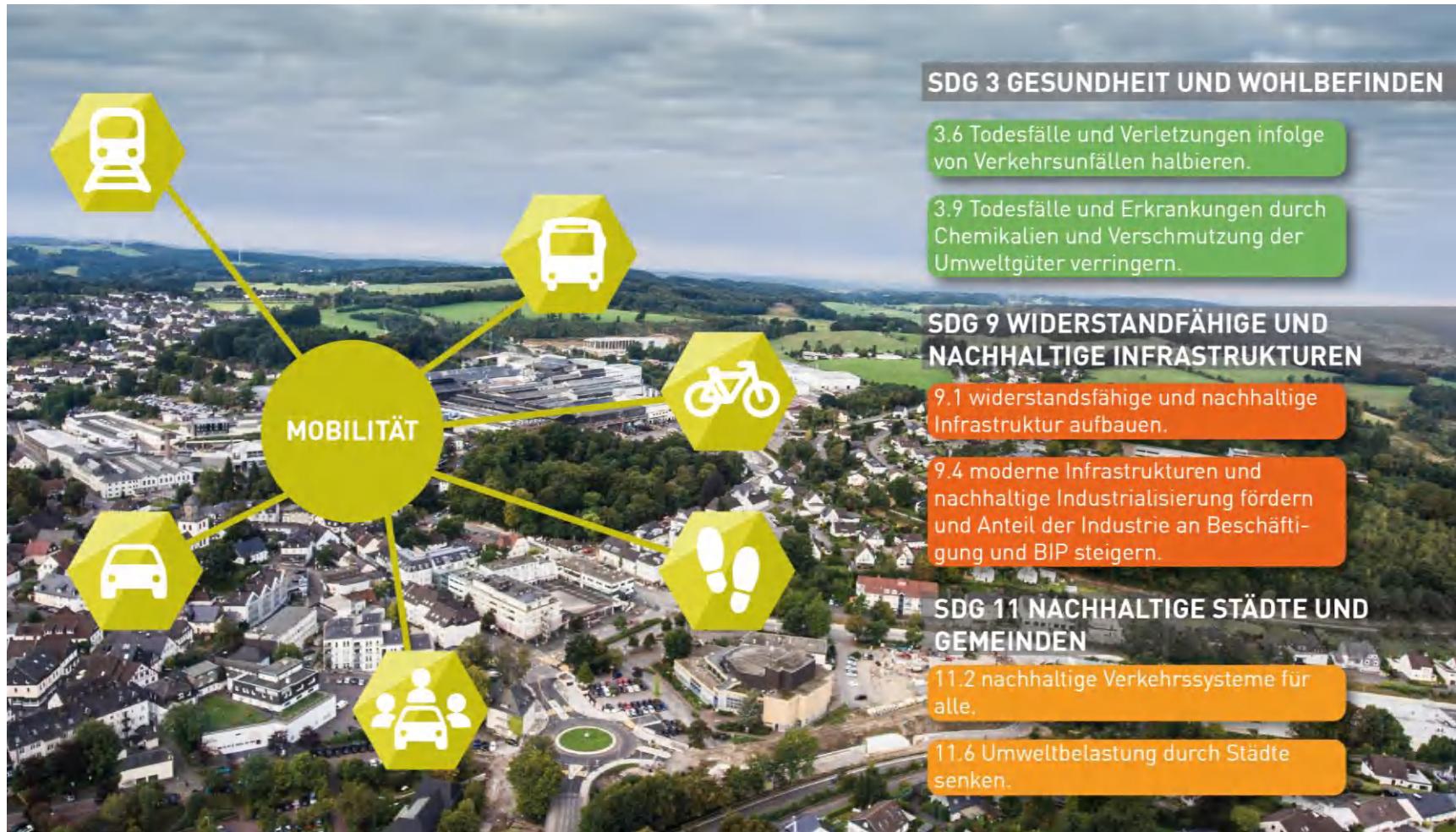
2030-Agenda und SDGs

Integrierte Zielsetzungen



2030-Agenda und SDGs

Integrierte Zielsetzungen



Eine Nachhaltige Entwicklung schließt sowohl die Länder des Globalen Südens wie auch die Länder des Globalen Nordens ein.

Eine Transformation der Welt gelingt nur, wenn die Ziele in allen Bereichen verwirklicht werden können.

Die Umsetzung der Agenda setzt voraus, dass der integrierte Charakter der Ziele erkannt und beachtet wird.

Global Nachhaltige Kommune LAG 21 NRW

2030-Agenda und SDGs

Global Nachhaltige Kommune in NRW



- **Projektförderung:**

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)

Mit finanzieller Unterstützung des



Bundesministerium für
wirtschaftliche Zusammenarbeit
und Entwicklung

- **Projektdurchführung:**

Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V. (LAG 21 NRW) in Kooperation mit der Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) von Engagement Global



- **Förderzeitraum:**

Januar 2016 – April 2018

In Kooperation mit

**ENGAGEMENT
GLOBAL**

Service für Entwicklungsinitiativen



2030-Agenda und SDGs

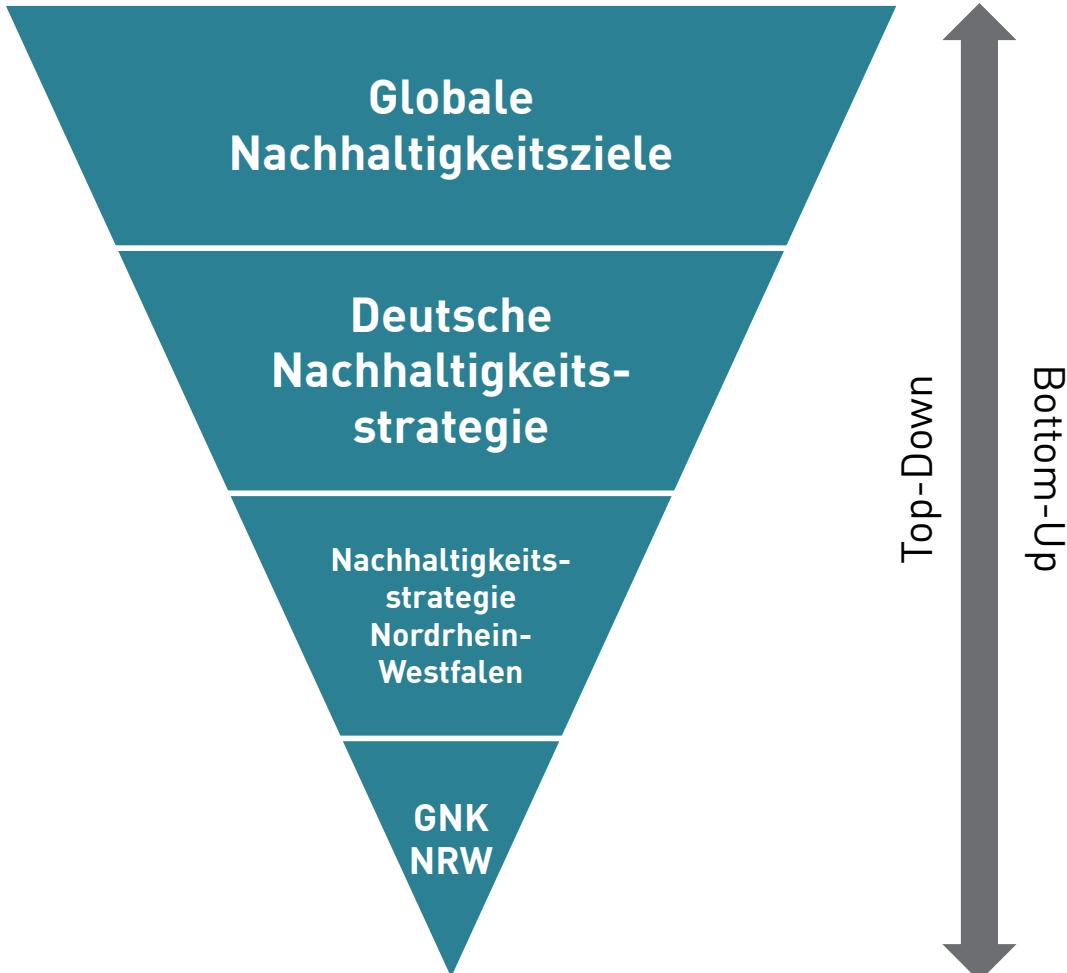
Global Nachhaltige Kommune in NRW



- Entwicklung von kommunalen integrierten Nachhaltigkeitsstrategien im Kontext der 2030-Agenda
- Berücksichtigung und Darstellung der Bezüge zu übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategien (Bund und Land)

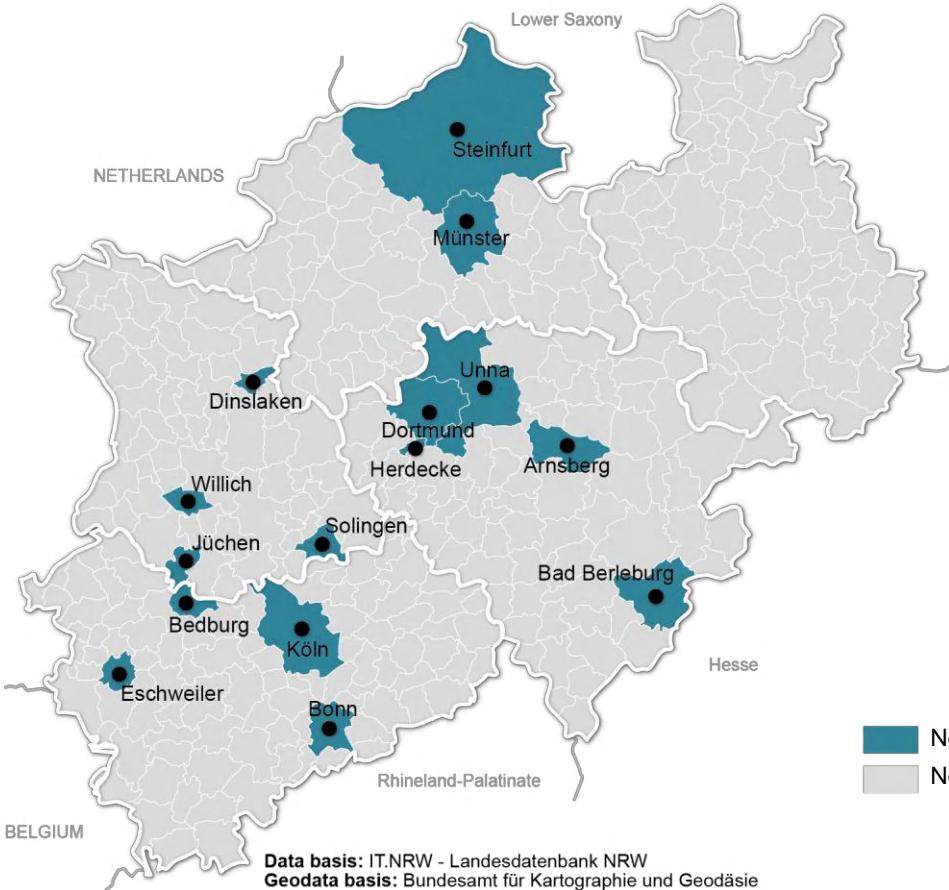
Strukturelle und inhaltliche Herausforderungen

- komplexe / fachbereichsübergreifende Themen
- durch landesweite / globale Trends geprägt, die schwer beeinflussbar sind
- begrenzte kommunale Ressourcen (Finanzen, Personal)



2030-Agenda und SDGs

Global Nachhaltige Kommune in NRW



Modellkommunen

GNK NRW

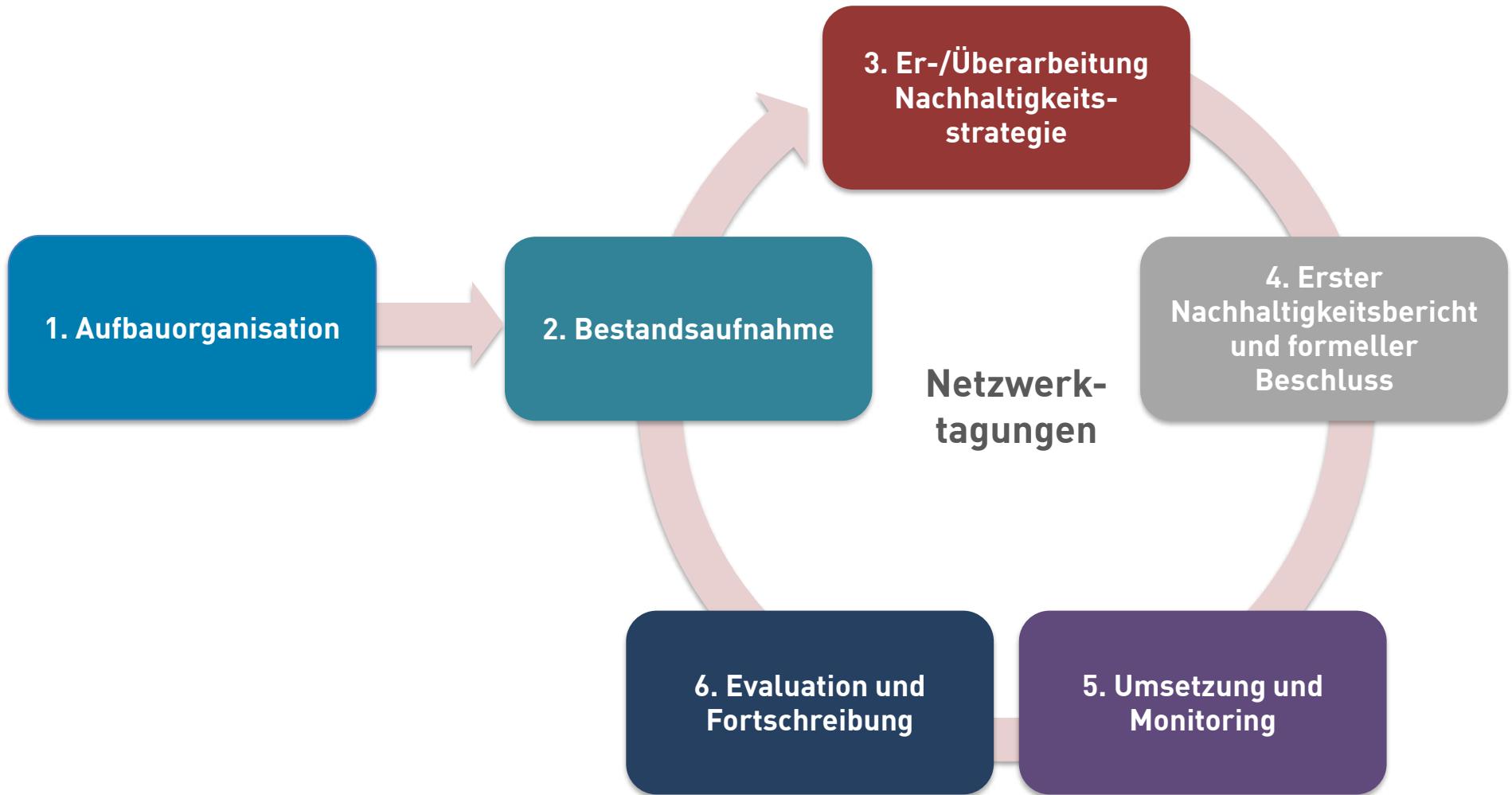
Charakteristika:

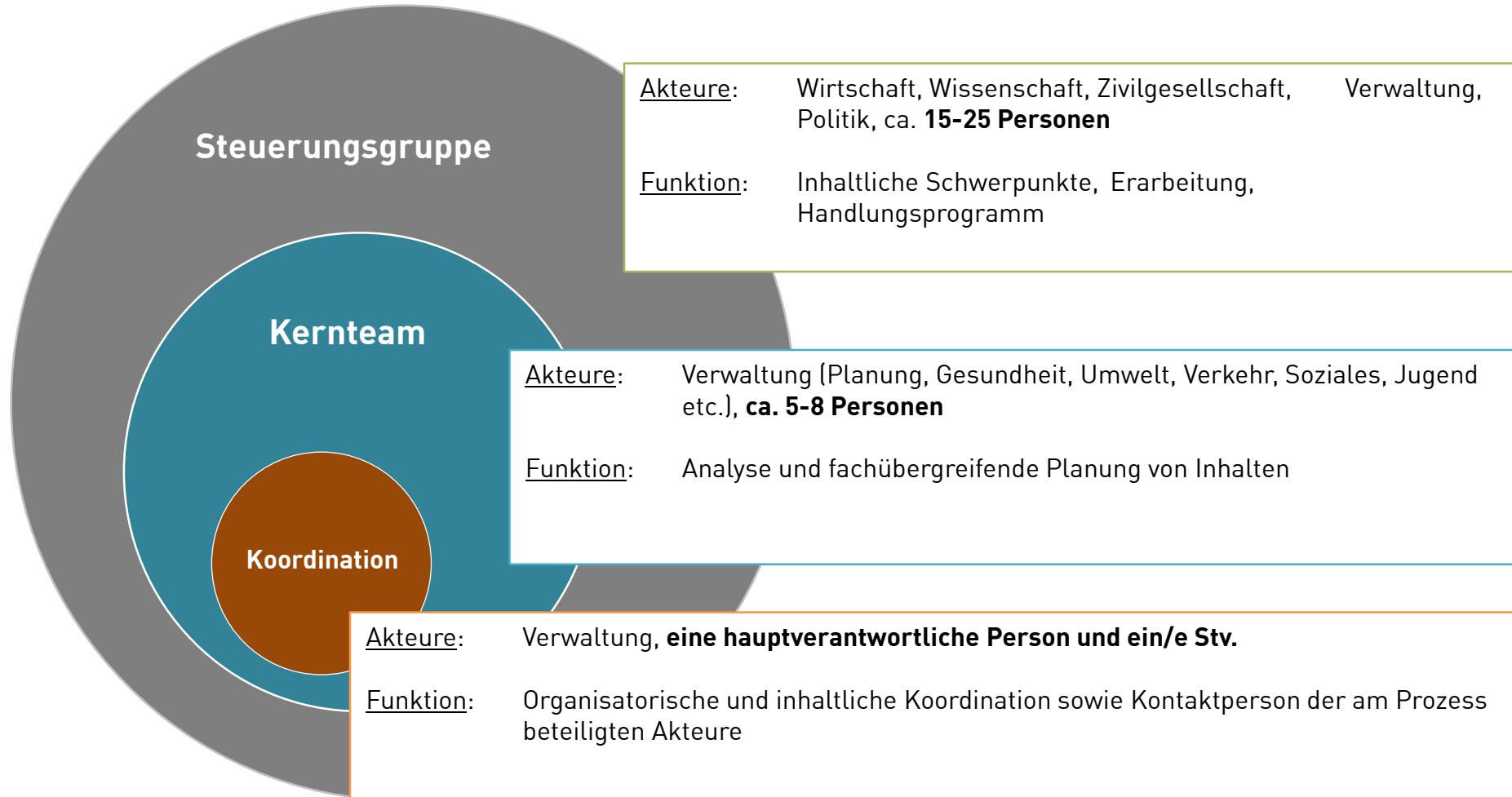
- 1 Gemeinde | 2 Kreise | 12 Städte
- Bevölkerung: von 19.000 bis 1 Mio. Menschen
- Unterschiedliche demografische und sozio-ökonomische Ausgangssituationen und Herausforderungen

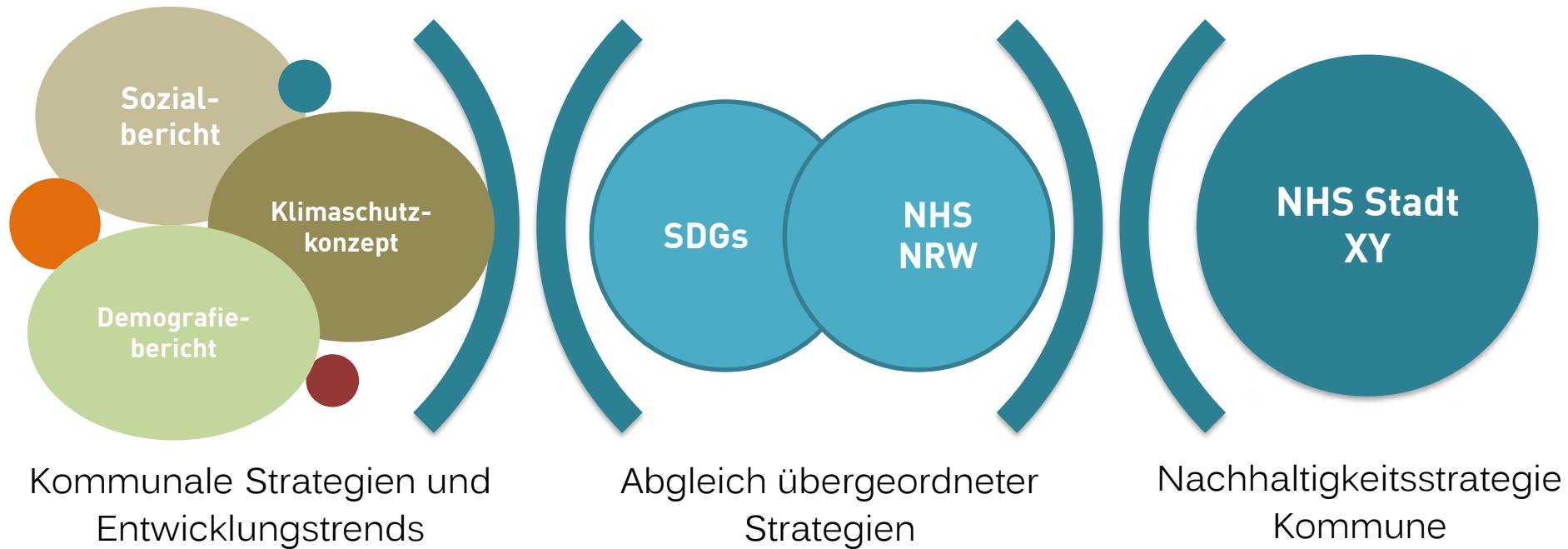
Nordrhein-westfälische Modellkommunen
 Nordrhein-westfälische Kommunen

2030-Agenda und SDGs

Global Nachhaltige Kommune in NRW







Themenfelder



Demografie



Bildung



Gesellschaftliche
Teilnahme und
Gender



Natürliche
Ressourcen und
Umwelt



Klima und Energie



Mobilität



Finanzen



Arbeit und
Wirtschaft



Gesundheit und
Ernährung



Globale
Verantwortung und
Eine Welt



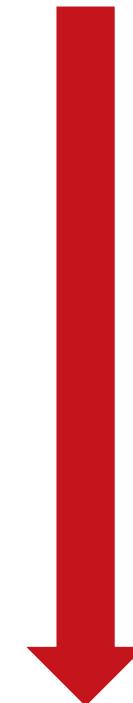
Sicherheit



Konsum und
Lebensstile



abstrakt



handlungsleitend

2030-Agenda und SDGs

Global Nachhaltige Kommune in NRW



Steuerungsgruppen



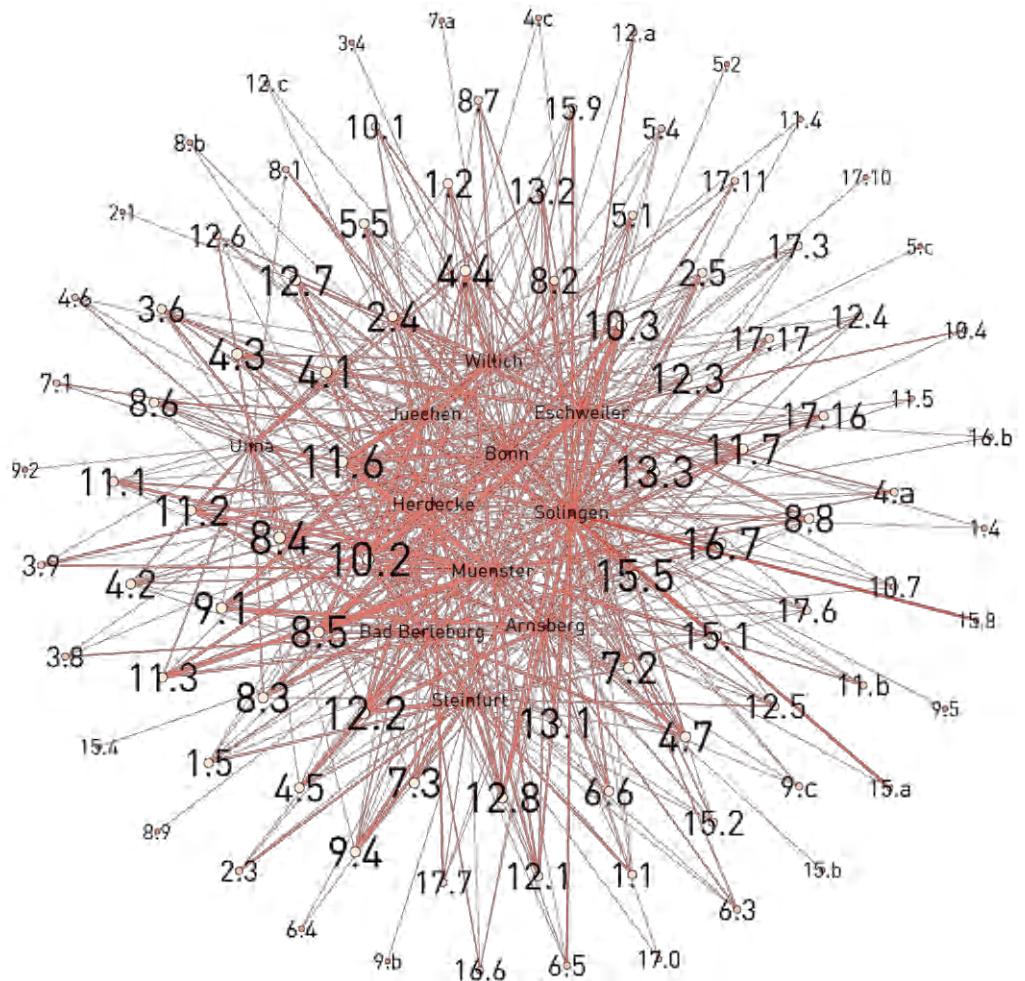
Netzwerktagungen



2030-Agenda und SDGs

Global Nachhaltige Kommune in NRW

- Kommunale Nachhaltigkeitsstrategien sind in der Lage ein breites Spektrum der SDGs bzw. Targets abzudecken.
- Maßnahmenentwicklung in deutschen Kommunen kann zur Umsetzung einzelner Targets konkret beitragen.
- Aushandlungsprozesse laufen erfolgreich und bilden eine gute Grundlage für die Abstimmung in den politischen Gremien (Ausschüsse, Räte).
- Mit steigendem Konkretisierungsgrad nehmen sowohl Kontroversen, als auch Synergien zu.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



KONTAKT



Landesarbeitsgemeinschaft Agenda 21 NRW e.V.
Deutsche Straße 10
44339 Dortmund
Tel.: 0231- 936960 0
Fax: 0231- 936960 13
info@lag21.de
www.lag21.de

Kontaktperson:

Dr. Klaus Reuter (Geschäftsführer)
Tel.: 0231 – 936960 11
k.reuter@lag21.de



Servicestelle – Kommune in der Einen Welt
Tulpenfeld 7
53113 Bonn
Fon: 0228- 20 717 -0
Fax: 0228- 20 717 -389
info@service-eine-welt.de
www.service-eine-welt.de

In Kooperation mit



Kontaktperson:

Annette Turmann (Projektmitarbeiter Global
Nachhaltige Kommune Engagement Global/SKEW)
Tel.: 0228- 20717 - 335
Annette.Turmann@engagement-global.de

bürgernah • kompetent • engagiert



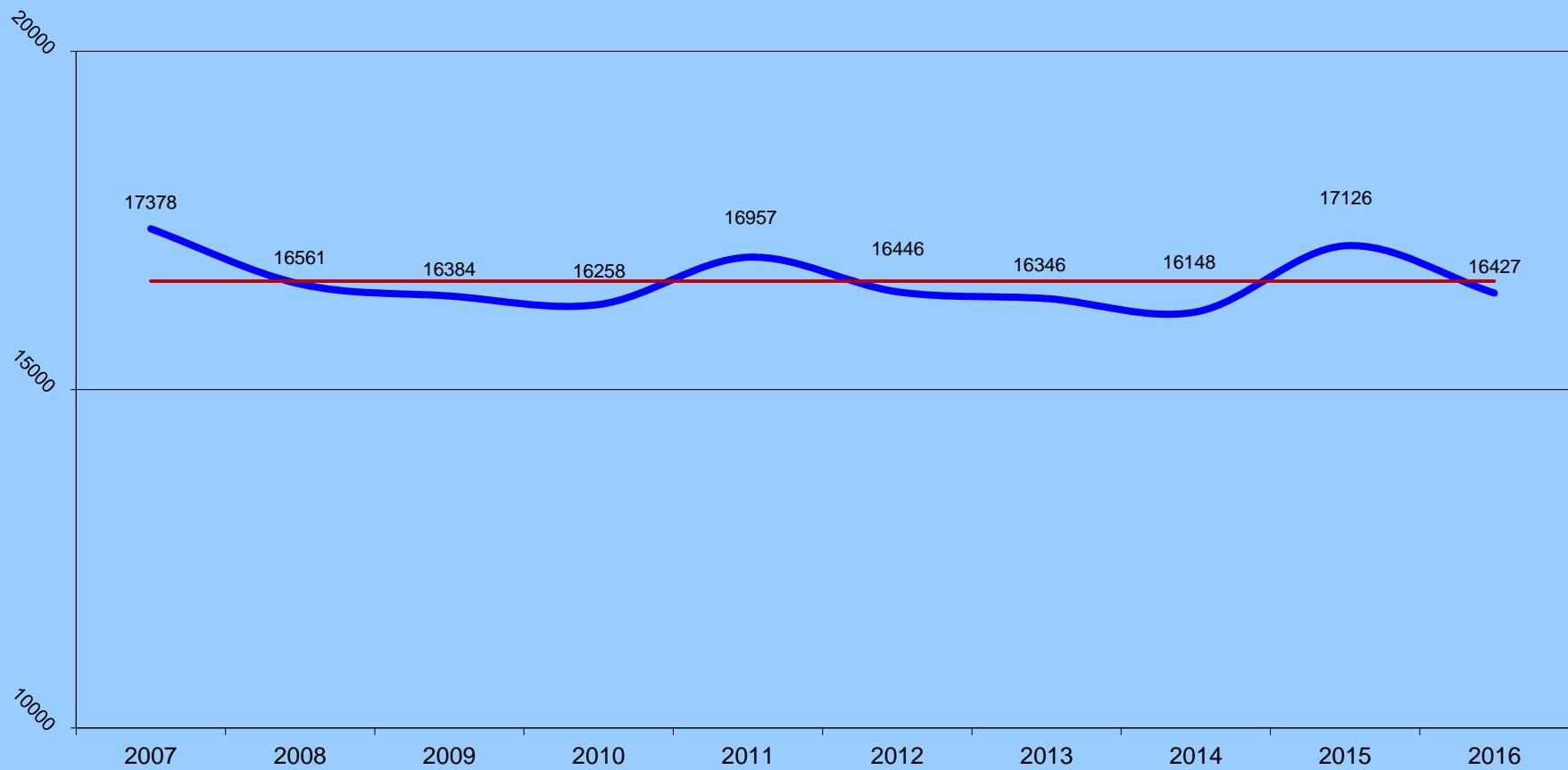
Polizeiliche Kriminalstatistik des PP Hagen für das Jahr 2016

- Kriminalität 2016 in Hagen wieder rückläufig
- Aufklärungsquote wurde weiter verbessert
- Eigentumskriminalität zurückgegangen
- Straßenkriminalität unverändert, Gewaltkriminalität gesunken

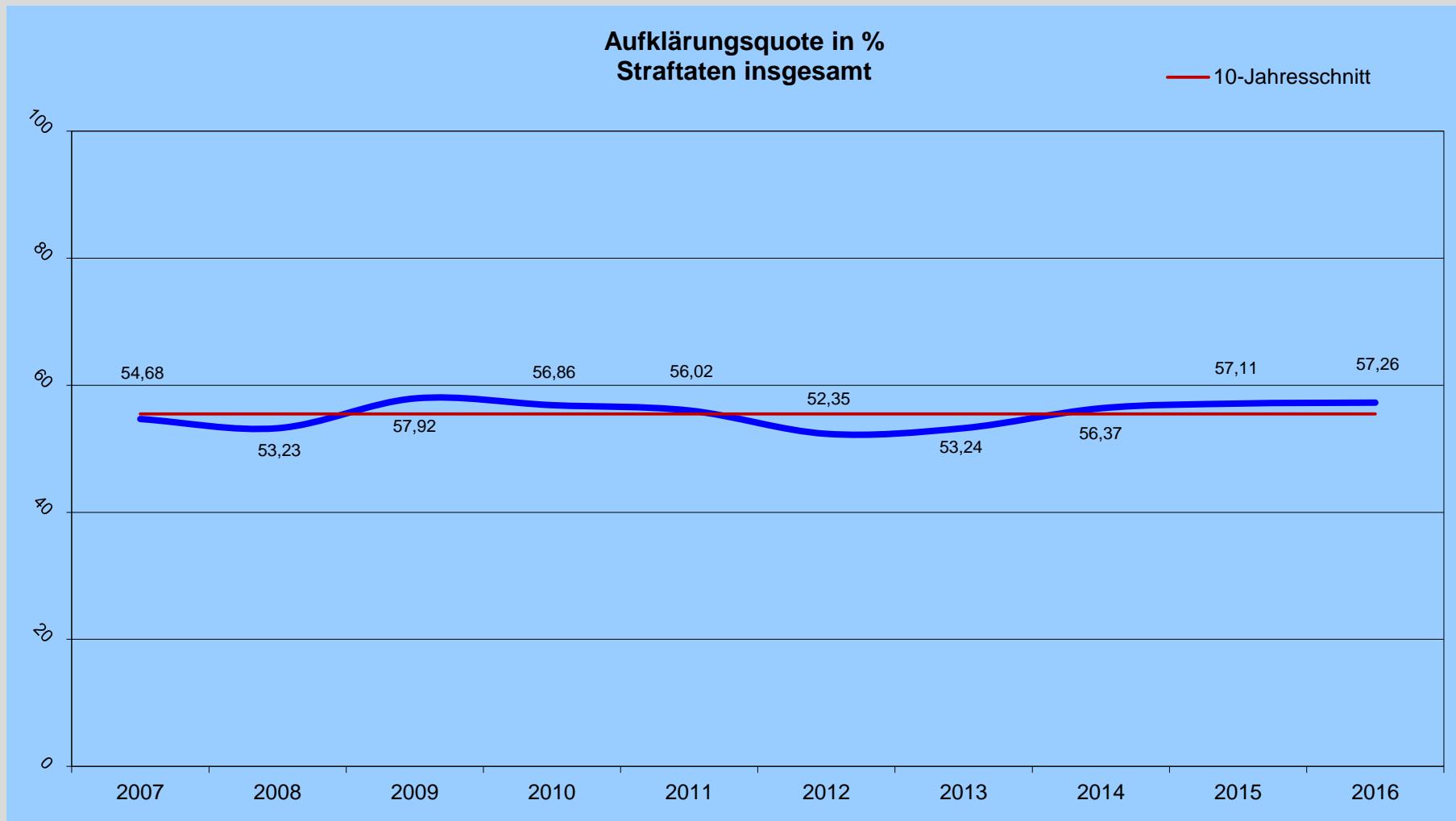


Fallzahlen Straftaten insgesamt

— 10-Jahresschnitt



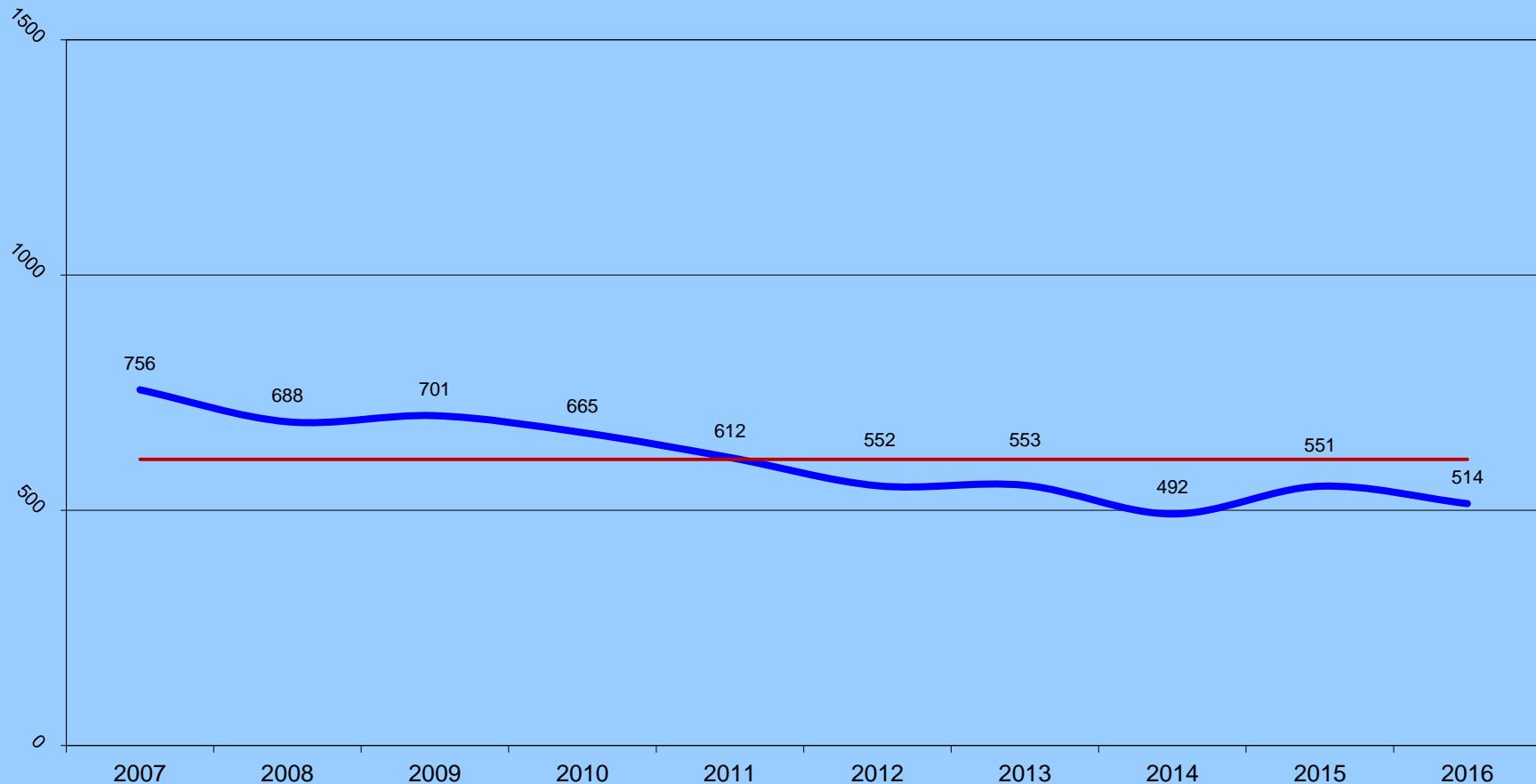
bürgernah • kompetent • engagiert



bürgernah • kompetent • engagiert

Fallzahlen Gewaltkriminalität

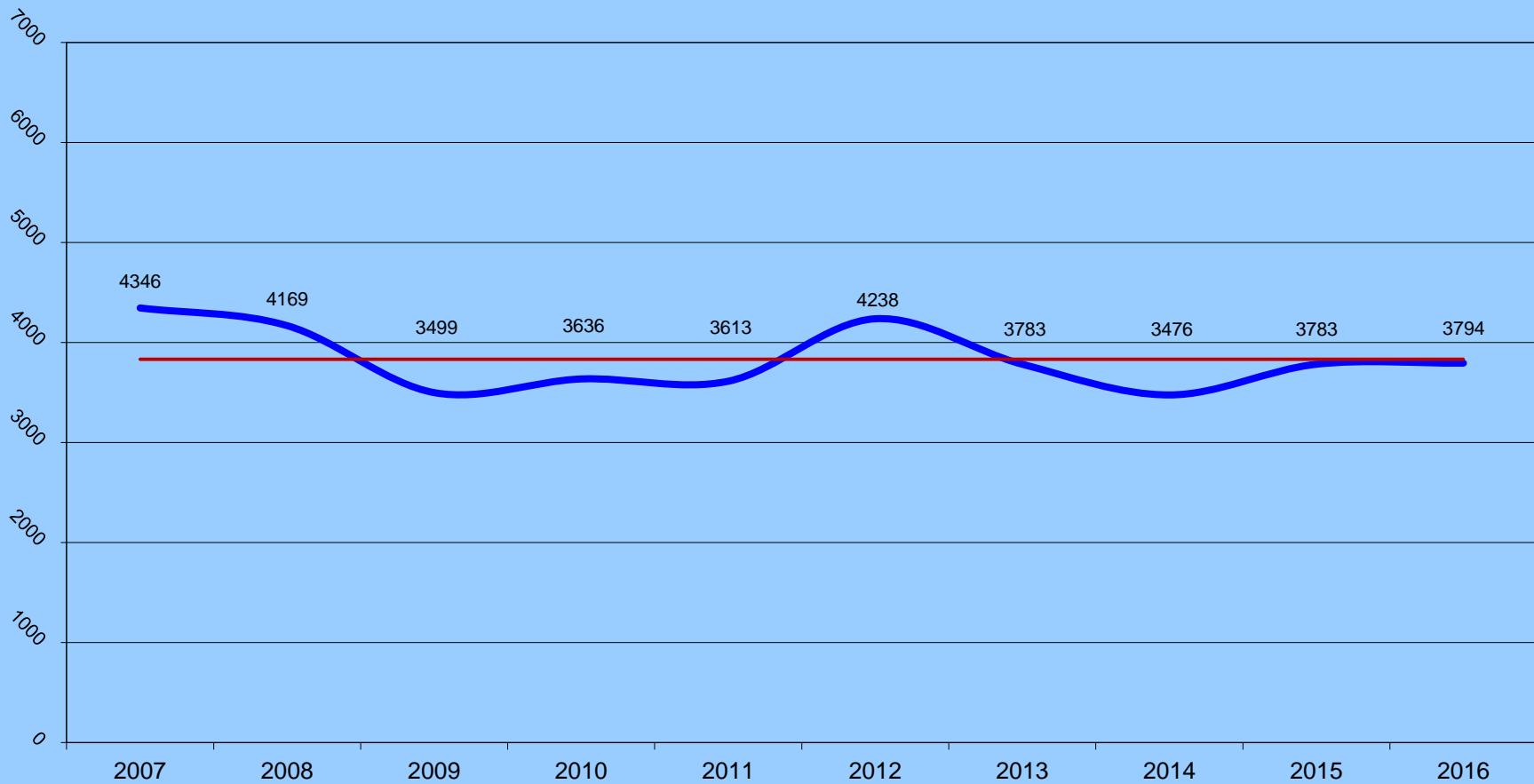
— 10-Jahresschnitt



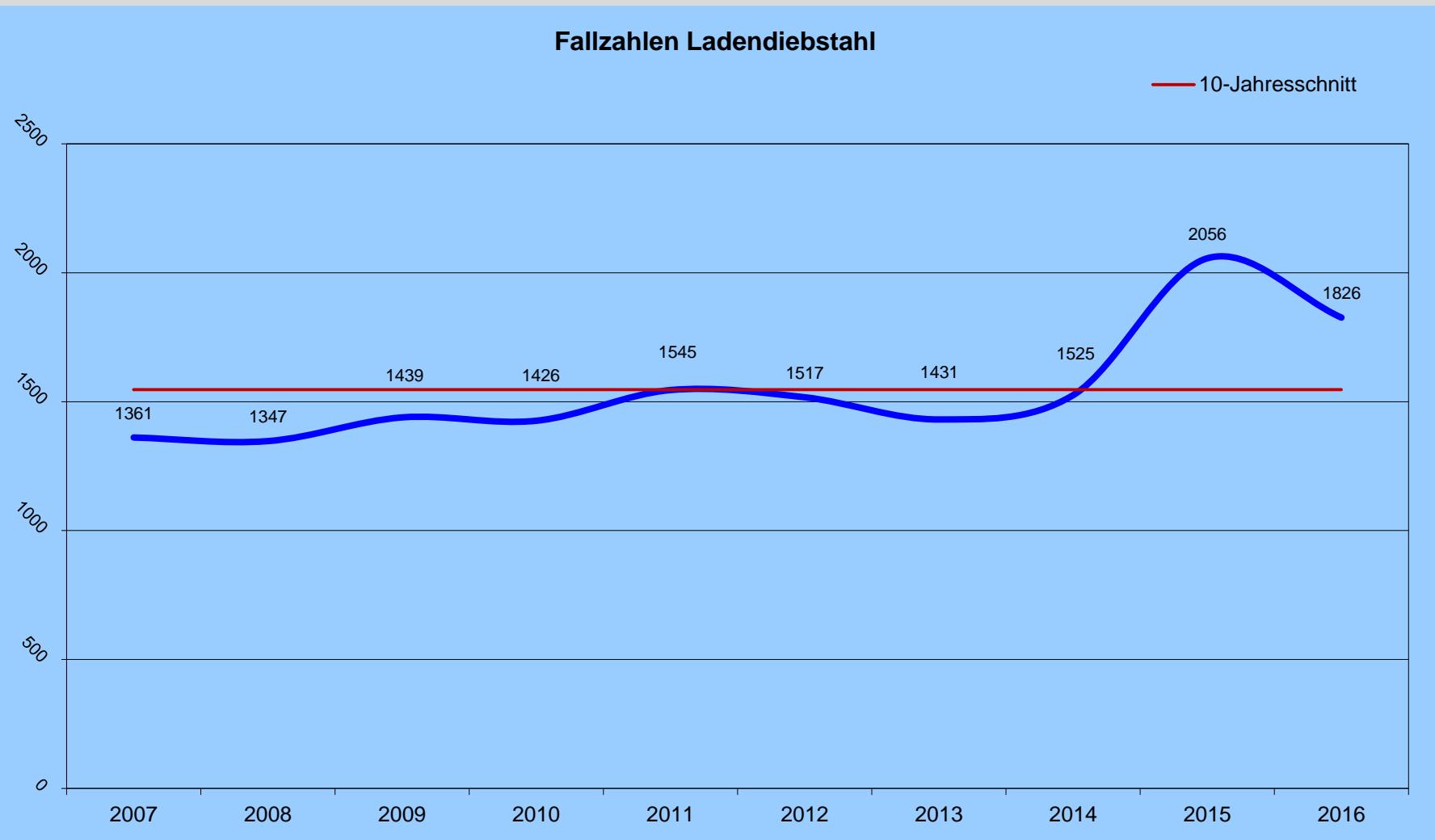
bürgernah • kompetent • engagiert

Fallzahlen Straßenkriminalität

— 10-Jahresschnitt



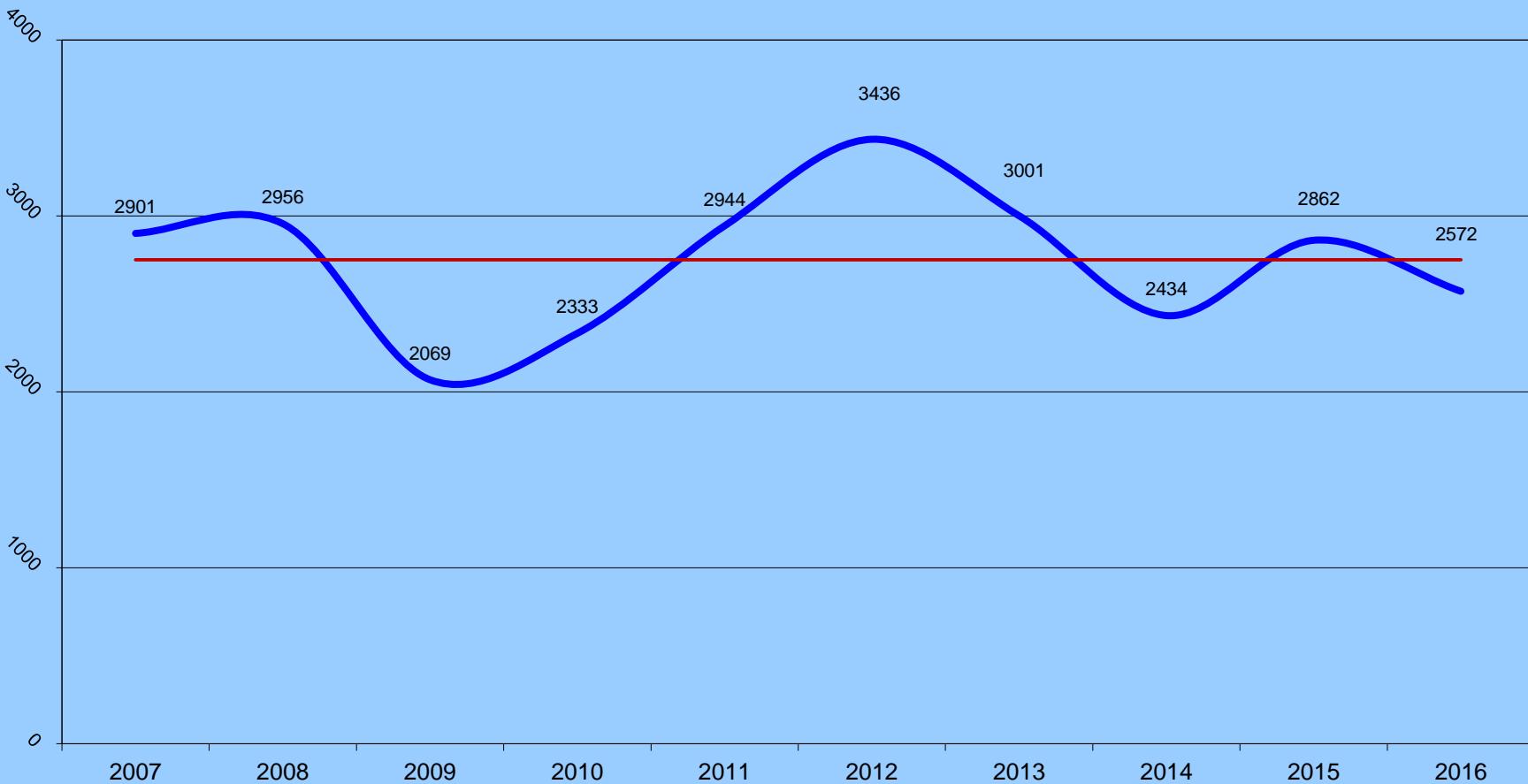
bürgernah • kompetent • engagiert



bürgernah • kompetent • engagiert

Fallzahlen Schwerer Diebstahl

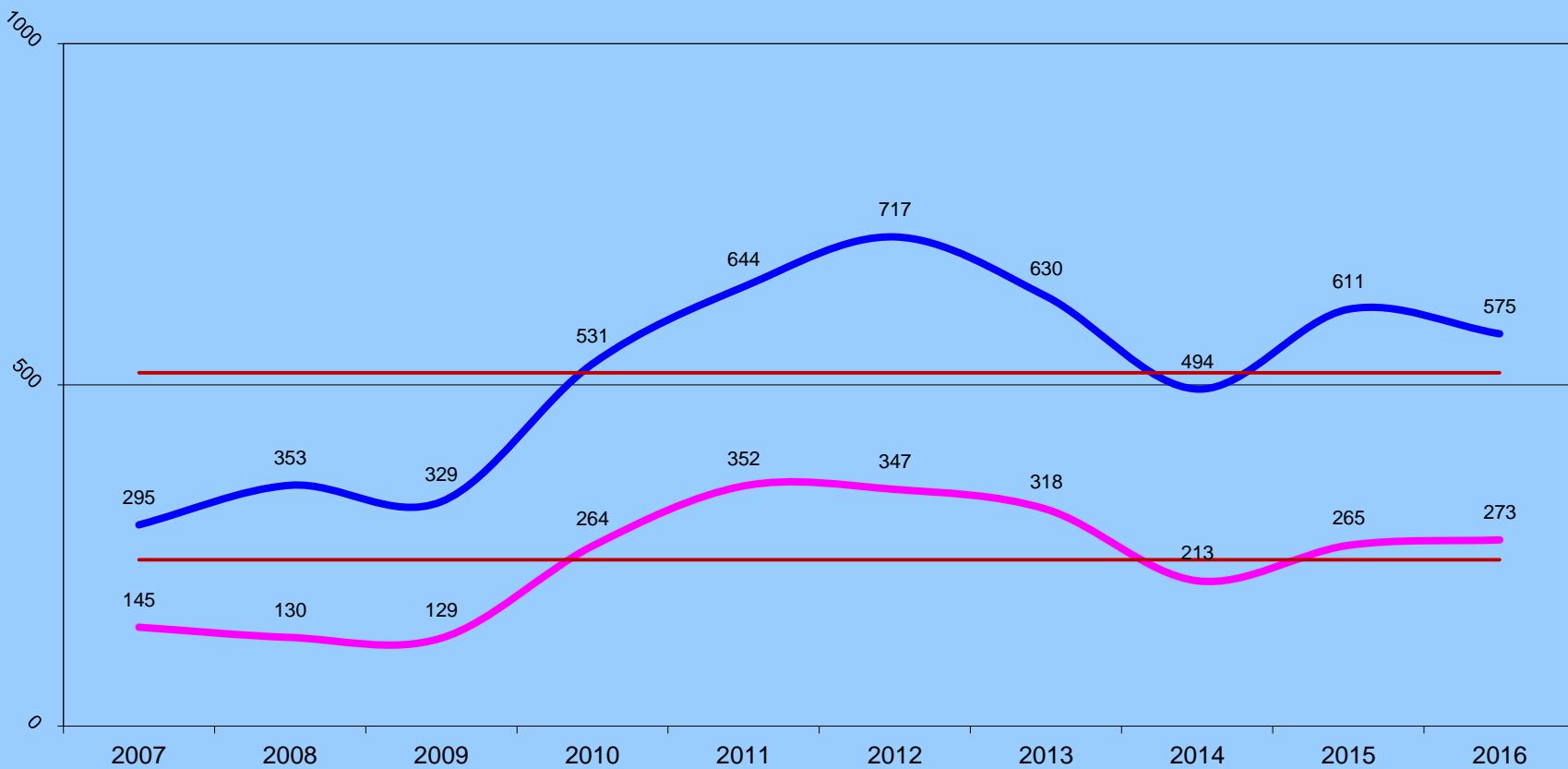
— 10-Jahresschnitt



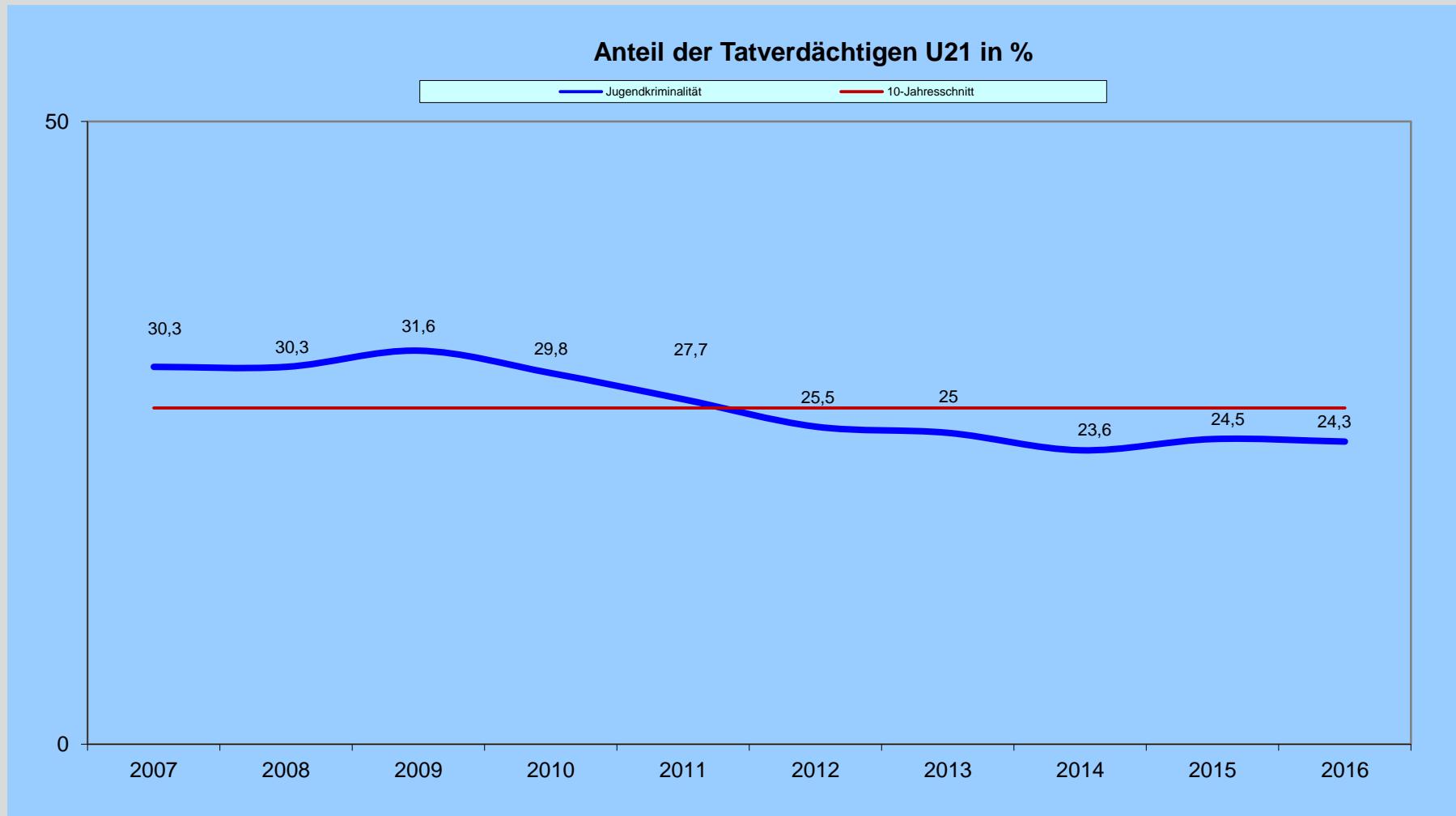
bürgernah • kompetent • engagiert

Fallzahlen Wohnungseinbruch

WED davon TWE 10-Jahresschnitt



bürgernah • kompetent • engagiert



bürgernah • kompetent • engagiert



Polizeiliche Kriminalstatistik des PP Hagen für das Jahr 2016

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie noch Fragen?

Sitzung des Verwaltungsrates des WBH am 29.11.2016

TOP I.5 Einsatz von Elektrofahrzeugen und –geräten sowie Errichtung von E-Ladestationen beim WBH

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungsrat nimmt den Bericht des Vorstands zur Kenntnis.

Die PKW-Flotte des WBH soll auf Elektrofahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit sogen. Hybridantrieb umgestellt werden.

Die Transport- und Mannschaftsfahrzeuge des WBH (Crafter u. ä.) sollen - vorbehaltlich verfügbarer und entsprechend leistungsfähiger Fahrzeugmodelle - in Zukunft ebenfalls entsprechend ausgetauscht werden.

Die Errichtung von 20 E-Ladestationen soll in strategischer Partnerschaft mit der Mark-E AG und in Abstimmung mit der Stadt Hagen realisiert werden.

Gemeinsam mit der Mark-E AG ist außerdem zu prüfen, ob ein Pilotvorhaben als Forschungsprojekt zur Nutzung der Batterie-Kapazitäten der E-Fahrzeuge zur Netzregulierung realisierbar wäre.

Der Vorstand wird beauftragt, die Umstellung der akkubetriebenen Maschinen- und Geräte zügig fortzusetzen.

Begründung:

Klimaschutz und Energiewende in Deutschland zählen mit zu den wichtigsten gesamtpolitischen Aufgaben der kommenden Jahrzehnte. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent zu senken. Zu diesem Ziel muss auch der Verkehrssektor einen Beitrag leisten. Auf den Verkehr entfallen etwa 20 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland, davon wiederum etwa 57 Prozent auf das Segment des motorisierten Individualverkehrs (Bezugsjahr 2010)¹.

Elektrische Antriebe haben gegenüber konventionellen Antrieben deutliche Effizienzvorteile und können durch den Einsatz von Energie aus erneuerbaren Quellen einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor insbesondere im motorisierten Individualverkehr leisten.

¹ vgl. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2. Auflage, Berlin: August 2015

Die Förderung der Elektromobilität ist daher ein zentraler Bestandteil von Anstrengungen der Bundesregierung in Richtung einer nachhaltigen Energie- und Verkehrspolitik.

Gemäß der v. g. Studie und darauf basierenden „**Handlungsempfehlungen zur Integration von Elektromobilität in Flotten für Fuhrparkbetreiber**“ führt der Weg zu einem hohen Anteil an Elektromobilität über die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten.

Zwei Drittel aller Neuzulassungen im Bereich Pkw gehen auf Flottenbetreiber zurück. So entfielen im Jahr 2014 von den ca. 3 Mio. Pkw-Neuzulassungen über 60 Prozent auf gewerbliche Halter (KBA o.J. d). Zudem bieten gewerbliche und kommunale Fuhrparks ein hohes Potenzial zum weiteren Ausbau der Elektromobilität: Gewerblich eingesetzte Pkw legen wochentags durchschnittlich 72 Kilometer pro Tag zurück, davon sind jedoch 82 Prozent der Fahrten kürzer als 40 Kilometer (vgl. KiD 2010: 710). Somit lassen sich rein batterieelektrische Pkw trotz ihrer im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen geringeren Reichweite für die meisten Fahrten einsetzen² (vergleichbare Werte können auch für PKW-Flotte des WBH bestätigt werden!).

Die Nachfrage nach Elektroautos in Deutschland kann nach wie vor allgemein als „zurückhaltend“ bezeichnet werden. Als noch bestehende Beschaffungshemmnisse gelten neben vergleichsweise hohen Preisen für E-Mobilen die geringe Reichweite und das noch lückenhafte Netz an Ladestationen. Während die Preise in diesem Jahr erheblich gesunken sind, bemüht sich die Industrie bekanntlich darum, die Reichweite der Batterieleistung erheblich zu erweitern.

Dennnoch wird „(...) Elektromobilität zunehmend ein Arbeitsthema in den kommunalen Verwaltungen in Deutschland. Sie wird von den Behörden als fester Baustein eines modernen Mobilitätssystems betrachtet (...). Treiber der Elektromobilität vor Ort sind die kommunalen Verwaltungen (...) und die kommunalen Unternehmen. Sie sehen ihre Rolle (...) gemäß einer aktuellen Städtebefragung, die das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag BMVI durchgeführt hat als Impulsgeber, Gestalter, Genehmigungsbehörde, Betreiber und Nutzer“.

Neben anderen Faktoren spielen trotz der bundespolitischen Zielsetzungen bei der Frage des Einsatzes von E-Mobilen sowohl bei kommunalen Fahrzeugflotten wie auch bei denen kommunaler Betriebe betriebswirtschaftliche Fragen ebenfalls eine wesentliche Rolle. Eine überschlägige Berechnung der Treibstoffkosten im Vergleich zu einer täglichen Aufladung eines E-Mobils beim WBH lässt erkennen, dass die tägliche Aufladung mit Kosten von ca. 5,30€ in etwa mit Treibstoffverbrauch zwischen 5,5 – 5,5 Liter Dieselkraftstoff/100 KM eines PKW der Marke Skoda, Fabia II, verglichen werden kann. In der eingangs zitierten Studie wird zu betriebswirtschaftlichen Fragen zusammengefasst Folgendes dargestellt:

² ebenso, S. 20

Gesamtkostenvergleich im Detail

Ein beispielhafter Kostenvergleich im Detail zeigt die jährlich anfallenden Kosten für ein untersuchtes Elektrofahrzeug aus dem Minis-Segment im Vergleich zu je einem Modell aus dem Kleinwagensegment (Benzin/Diesel) und einem Benzin-betriebenen Pkw aus dem Minis-Segment (vgl. Abb. 3.20). Dabei bezieht sich der Vergleich auf eine jährliche Fahrleistung von 12.000 Kilometern und eine Halftedauer von zehn Jahren. Im Vergleich liegt das Elektrofahrzeug ungefähr auf einem Niveau mit den beiden Kleinwagen. Die Gesamtkosten des Benzin-betriebenen Fahrzeugs aus dem Minis-Segment sind jedoch noch rund zehn Prozent niedriger. Mit zunehmender Jahresfahrleistung verbessert sich die Bilanz zugunsten des Elektrofahrzeugs (vgl. Abb. 3.21): Ab ca. 14.500 Kilometern liegen die Gesamtkosten des Elektrofahrzeugs gleichauf mit dem Kleinwagen-Benziner, ab ca. 16.000 Kilometern mit dem Kleinwagen-Diesel. Der Break-even mit dem Benzinfahrzeug aus dem Minis-Segment liegt bei rund 23.000 Kilometern. Dies unterstreicht die Bedeutung der Fahrleistung für den wirtschaftlichen Betrieb von Elektrofahrzeugen.

Gesamtkostenvergleich BEV und konventioneller Pkw

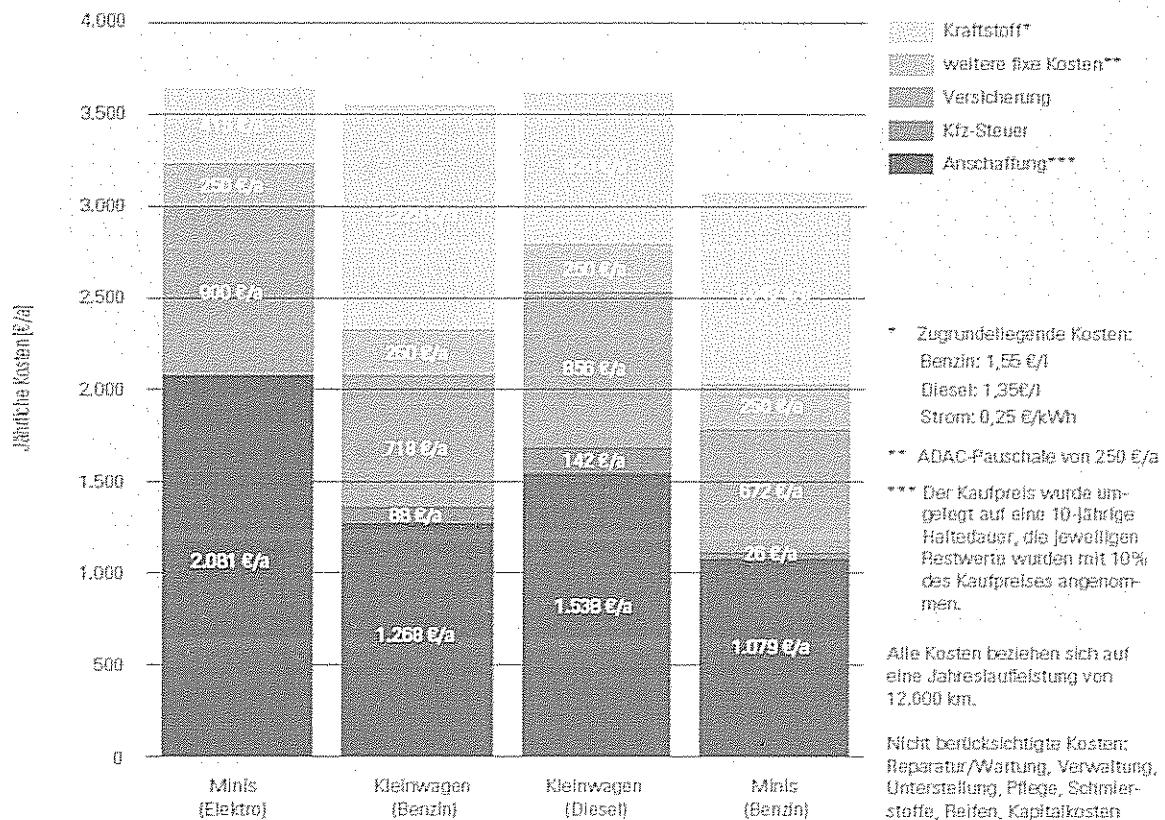


Abb. 3.20: Flottenbetreiber-Befragung 2014 – Exemplarischer Gesamtkostenvergleich zwischen einem rein batterieelektrischen Pkw und einem konventionellen Pkw

³Quelle: - v. g. Studie des BMVI, S. 82-83

Zur Situation und zur Strategie beim WBH:

- PKW-Bestand und Ladestationen -

Beim WBH sind außer LKW derzeit insgesamt 47 PKW im Einsatz. Von diesen PKW sind bereits 5 Elektromobile; bis Ende dieses Jahres soll deren Zahl auf 7 aufgestockt werden. Diese Fahrzeuge werden über Lademöglichkeiten an den für sie reservierten Parkplätzen auf dem Betriebsgelände des WBH mit Strom versorgt.

Der Wirtschaftsbetrieb Hagen hat bislang gute Erfahrung mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen im innerstädtischen Bereich gemacht. Von daher sowie der beschriebenen Zielsetzung folgend, beabsichtigt der Vorstand, bis auf 4 – 5 PKW mit konventionellem Antrieb für längere Fahrtstrecken die PKW-Flotte durch E-Mobile zu ersetzen und die hierfür benötigten Ladestationen einzurichten. Im Zuge der Veräußerung der Bestandsfahrzeuge konnten bislang regelmäßig ausgesprochen gute Verkaufspreise erzielt werden, was den benötigten Mittelbedarf für den Ersatz durch E-Mobile deutlich reduzieren würde. Der Mittelbedarf für die Beschaffung von 30 PKW als E-Mobile wird auf ca. 750.000, --€ geschätzt (30 Kfz x 25.000, --€).

Perspektivisch ist auch eine Umstellung der Nutzfahrzeugflotte (LKW > 3,5 T.) vorgesehen, allerdings abhängig von einem Angebot an entsprechend leistungsfähigen batteriebetriebenen Kfz.

Aufgrund der positiven Erfahrungen will der Wirtschaftsbetrieb Hagen zum Vorteil und Nutzen der Allgemeinheit die Lade-Infrastruktur erweitern, indem an einigen Stellen entsprechende Stationen aufgebaut und eingerichtet werden sollen. Als erste Standorte sind derartige Ladestationen auf dem Parkplatz gegenüber dem WBH-Betriebsgebäude Eilper Straße und an den neun Standorten der Friedhöfe angedacht. Soweit möglich und finanziert, sollten diese Ladestationen für alle Steckverbindungen aller auf dem europäischen Markt zugelassenen E-Autos nutzbar sein und neben der Normalladefunktion eine Option für eine Schnelllademöglichkeit beinhalten.

Derartige Ladestationen werden grundsätzlich finanziell gefördert. Das BMVI hat informell über Eckpunkte und Fragen zum Förderprogramm Ladeinfrastruktur der Bundesregierung informiert. Nach dem jetzigen Kenntnisstand soll die Förderung im Januar 2017 starten. Zwecks Koordination der Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur wird u. a. eine Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Hagen notwendig sein.

Mit der Hagener Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft mbH (HaGeWe) ist Kontakt aufgenommen worden, mit dem Ziel, weitere 10 Ladestationen auf HaGeWe-Parkplätzen einzurichten; weiterführende Gespräche sind erforderlich. Eine Ausweitung auf öffentliche Parkplätze erscheint möglich, erfordert aber in jedem Falle ebenfalls eine enge Abstimmung mit der Stadt Hagen.

Im Rahmen eines ersten vertiefenden Gesprächs mit Vertretern der Mark-E AG/ENERVIE AG, deren Fokus schwerpunktmäßig auf die Themen „Lade-Infrastruktur“ und „Abrechnungssysteme“ gerichtet ist, wurden ebenfalls Kooperationsmöglichkeiten erörtert.

Von dort wurde ein entsprechendes Kooperationsangebot angekündigt. Außer einer „strategischen Partnerschaft“ auf den v. g. Gebieten ist auch eine Zusammenarbeit im Rahmen eines Forschungsprojekts interessant und erfolgversprechend.

- Maschinen- und Werkzeugeinsatz -

Die Betrachtung des Einsatzes stromversorger Antriebe kann allerdings nicht auf den Mobilitätssektor beschränkt bleiben. Die für die Umstellung von Fahrzeugflotten auf E-Mobilität angeführten grundsätzlichen Zielsetzungen gelten gleichwohl auch für den Betrieb zahlreicher Maschinen- und Werkzeuge beim WBH. Zu ergänzen sind außerdem folgende positive Wirkungen:

- Reduzierung des Maschinenbestandes
- Reduzierung der Benzinkosten
- Reduzierung der Reparaturkosten
- Evtl. Reduzierung von Kosten für arbeitsmedizinische Untersuchungen
- Reduzierung von Emissionen (Abgase, Lärm)

Aus diesen Gründen werden bereits seit einigen Jahren beim WBH in Abhängigkeit vom technischen Fortschritt akkubetriebene Geräte beschafft und eingesetzt. Exemplarisch werden wesentliche Aspekte mit der als Anlage angefügten Beschreibung des Fachbereichs Grün verdeutlicht.

gez.

Thomas Grothe
Vorstandssprecher

gez.

Hans-Joachim Bihs
Vorstand

Anlage

Vergleich Betrieb Akku-betriebene Arbeitsgeräte und Benzinbetriebene Arbeitsgeräte

1. Verbrauch

2. Vibration

3. Verschleißteile

4. Lärm

5. Abgase

6. Gewicht

7. Welche Geräte können in Betracht gezogen werden ?

8. Anschaffungspreis Arbeitsgerät

9. Anschaffungspreis Akku

10. Schlussfolgerung/Zielsetzung

1. Verbrauch

Rasenmäher :

Akku = 1 Std Laufzeit = 0,11 € (bei 0,25 €/kWh)

Benzin = 1 Std Laufzeit (0,9 Liter Kraftstoff) = 1,44 € bei normalem Benzin (1,60 €/Liter)
1 Std Laufzeit (0,9 Liter Kraftstoff) = 2,68 € bei Sonderkraftstoff Aspen (2,98 €/Liter)

Im Monat = 100 Std Laufzeit = 43,2 kWh = 10,80 € d.h. es wird mit 5 Std Einsatz je Tag gerechnet
100 Std Laufzeit = 90 Liter = 268,20 €

Mähsaison = 7 Monate Akku 77 €, 7 Monate Sonderkraftstoff 1877,40 €

Ersparnis = 1800 €

Bei Freischneidern rechnet man mit 1,28 Liter Verbrauch/Std, d.h. pro Saison können ca. 2200 € eingespart werden.

Der Akku von Pellenc kostet momentan ca. 1800 €, d.h. im ersten Jahr amortisiert sich der Akku theoretisch.
In den Jahren 2-5 können theoretisch Einsparungen erzielt werden. D.h. es wird von 1000 Ladezyklen ausgegangen.

Für Aspen-Benzin werden jährlich ca. 20.000 € verausgabt.

2. Vibration

| | Benzin | Akku | |
|---------------|--------|----------------------------|---------------------------|
| Freischneider | 2,3 | 1,5 - 1,9 m/s ² | je nach Faden bzw. Messer |
| Handbläser | 2,5 | 2,5 m/s ² | |
| Rasenmäher | 2,5 | liegt nicht vor | |
| Heckenschere | 2,7 | 2,8 m/s ² | gemittelt |

Hinsichtlich der Vibration ergeben sich bei den bekannten Geräten keine nennenswerten Unterschiede.

3. Verschleißteile

Bürstenlose Brushless-Motoren sind frei von Verschleißteilen. Akkus sind wartungsfrei. Keine Vergaser. Keine Zündkerzen

Die derzeitigen Reparaturkosten bei den Kleingeräten liegen jährlich bei ca. 20.000 € (2015, vorher mehr). Durch die Umstellung auf akkubetriebene Geräte ist mit einer Reduzierung um ca. 10.000 € zu rechnen.

4. Lärm

| | Benzin schalldruck | Akku schallleist. | | |
|---------------|-----------------------|----------------------|-----------------|--------------|
| | schalldruck | schallleist. | schalldruck | schallleist. |
| Freischneider | 101 dB | 109 dB | 84 dB | 93 dB |
| Handbläser | 90 dB | 100 dB | 80 dB | 92 dB |
| Rasenmäher | 84 dB | 98 dB | liegt nicht vor | 95 dB |
| Heckenschere | 94 dB | 104 dB | 84 dB | 92 dB |

Dementsprechend dürfen z.B. die Handbläser auch ganztätigig in Wohngebieten eingesetzt werden.

Der Grenzwert liegt bei 88 dB.

Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um +10 dB wird subjektiv als Verdoppelung der vorhergehenden Lautstärke wahrgenommen.

5. Abgase

Die akkubetriebenen Geräte produzieren keine Abgase.

6. Gewicht

| | Benzin | Akku |
|---------------|--------|---------------|
| Freischneider | 8,5 Kg | 5,4 Kg* |
| Handbläser | 4,4 Kg | 2,6 Kg* |
| Rasenmäher | 52 Kg | unter 20 Kg** |
| Heckenschere | 5,5 Kg | 3,5 Kg* |

hier muss noch der Freischneiderkopf hinzugerechnet werden
(ca. 1,5 Kg)

* jeweils zzgl. Rückentrageakku

** Pellenc-Rasior

Der Pellenc ULIB 1100 wiegt 5,9 Kg zzgl. Tragesystem

7. Welche Geräte können in Betracht gezogen werden ?

Stabheckenscheren, Heckenscheren, Hochentaster, Handrasenmäher, Handbläser und Freischneider (Schere und Normal)

Als Ergänzung werden weiterhin Rückentragebläser benötigt, da die akkubetriebenen Geräte an deren Leistung noch nicht heranreichen.

8. Anschaffungspreis Arbeitsgerät

| | I. Benzin | II. Akku |
|---------------|-----------|----------|
| Heckenschere | 450 € | 946 € |
| Freischneider | 500 € | 1.200 € |
| Handbläser | 450 € | 890 € |
| Rasenmäher | 1.849 € | 2.142 € |

| | Bestandszahl | finanzierungsbedarf f. II | Akku (zusätzl.) | Verkaufserl. | Umstellungs-aufwand |
|--|--------------|---------------------------|-----------------|--------------|---------------------|
| Heckenscheren | 13 (25) | 12.298 € | 23.000 € | 3.375 € | |
| Freischneider | 16 (35) | 19.200 € | 28.800 € | 5.250 € | |
| Handbläser | 12 (18) | 10.680 € | 21.600 € | 2.430 € | |
| Gesamt | | 42.178 € | 73.400 € | 11.055 € | 104.523 € |
| Der Unterhaltungsaufwand reduziert sich um insgesamt rd. 20.000,-€ jährlich (- 10 T. € für Aspen, - 10 T. € für Reparaturaufwand) | | | | | |
| Da die erwartungsgemäß erzielbaren Verkaufserlöse für die meisten Kleingeräte über den Restbuchwerten liegen, kann davon ausgegangen werden, dass keine Sonderabschreibungen in nennenswertem Umfang nötig werden. | | | | | |
| Anm.: () = Anzahl der vorhandenen Geräte; <u>ohne</u> Handrasenmäher wg. noch nicht ausreichender Leistung. | | | | | |

9. Anschaffungspreis Akku

Die leistungsstärksten Akkus sind derzeit von der Fa. Pellenc für einen Anschaffungspreis von 1.800,- € erhältlich.

Diese Firma ist derzeit der einzige Anbieter von 44 Volt-Akkus.

Sitzung des Verwaltungsrates des WBH am 29.11.2016

TOP I.5 Einsatz von Elektrofahrzeugen und -geräten sowie Errichtung von E-Ladestationen beim WBH

Beschluss:

Der Verwaltungsrat nimmt den Bericht des Vorstands zur Kenntnis.

Die PKW-Flotte des WBH soll auf Elektrofahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit sogen. Hybridantrieb umgestellt werden.

Die Transport- und Mannschaftsfahrzeuge des WBH (Crafter u.ä.) sollen - vorbehaltlich verfügbarer und entsprechend leistungsfähiger Fahrzeugmodelle - in Zukunft ebenfalls entsprechend ausgetauscht werden.

Die Errichtung von 20 E-Ladestationen soll in strategischer Partnerschaft mit der Mark-E AG und in Abstimmung mit der Stadt Hagen realisiert werden.

Gemeinsam mit der Mark-E AG ist außerdem zu prüfen, ob ein Pilotvorhaben als Forschungsprojekt zur Nutzung der Batterie-Kapazitäten der E-Fahrzeuge zur Netzregulierung realisierbar wäre.

Der Vorstand wird beauftragt, die Umstellung der akku-betriebenen Maschinen- und Geräte zügig fortzusetzen.

Abstimmungsergebnis:

- Einstimmig beschlossen
- Mit Mehrheit beschlossen
- Ohne Beschlussfassung
- Zur Kenntnis genommen

- Einstimmig abgelehnt
- Mit Mehrheit abgelehnt
- Abgelehnt bei Stimmengleichheit
-

Ja-Stimmen:

Nein-Stimmen:

Enthaltungen:

gez.

Christoph Gerbersmann
Vorsitzender des Verwaltungsrates

gez.

Gabriele Zmarowski
Schriftführerin

Sitzung des Verwaltungsrates des WBH am 29.06.2017

TOP

Errichtung von E-Ladestationen auf WBH-Flächen

Beschlussvorschlag:

Der Verwaltungsrat nimmt den Bericht des Vorstands zur Kenntnis.

Begründung:

Dem Verwaltungsrat wurde bereits in der Sitzung am 29.11.2016 unter dem TOP *Einsatz von Elektrofahrzeugen und -geräten sowie Errichtung von E-Ladestationen beim WBH* grundsätzlich zur aktuellen Situation und zu den sich bietenden verschiedenen Entwicklungsfeldern Bericht erstattet.

Insbesondere wurde seinerzeit erläutert, dass der Wirtschaftsbetrieb Hagen zum Vorteil und Nutzen der Allgemeinheit die Lade-Infrastruktur zu erweitern plant, indem auf einigen allgemein zugänglichen WBH-Flächen entsprechende Stationen aufgebaut und eingerichtet werden sollen. Als erste Standorte waren derartige Ladestationen zunächst auf dem Parkplatz gegenüber dem WBH-Betriebsgebäude Eilper Straße und an insgesamt neun Standorten der Friedhöfe geplant. Soweit möglich und finanziert, sollten diese Ladestationen für alle Steckerverbindungen aller auf dem europäischen Markt zugelassenen E-Autos nutzbar sein und neben der Normalladefunktion eine Option für eine Schnelllademöglichkeit beinhalten.

Auf der Grundlage des Berichts ist unter anderem beschlossen worden, dass die Errichtung von 20 E-Ladestationen in strategischer Partnerschaft mit der Mark-E AG realisiert werden soll und dass die Standorte mit der Stadt Hagen abzustimmen sind.

Da derartige Ladestationen grundsätzlich finanziell förderfähig sind, wurden fristgerecht in Abstimmung mit dem Umweltamt der Stadt Hagen sowie mit der Mark-E AG entsprechende Förderanträge zum Förderprogramm *Ladeinfrastruktur der Bundesregierung* gestellt. Da der sogenannte Fördercall jedoch überzeichnet war, konnten diese nicht mehr berücksichtigt werden. Eine Aufstockung der Fördermittel wurde zwar für das zweite Halbjahr 2017 signalisiert, es fehlt bislang aber an der entsprechenden Konkretisierung.

Zwischenzeitlich liegt das seinerzeit von Vertretern der Mark-E AG angekündigte Kooperationsangebot vor. Dem Angebot entsprechend (das ohne Berücksichtigung von derzeit nicht kalkulierbaren Fördermitteln erstellt wurde), sind für die Ausrüstung von fünf Standorten mit



Anstalt des öffentlichen Rechts der Stadt Hagen

einer entsprechenden Ladesäule insgesamt ca. 86.000, -- € (inkl. USt.) aufzuwenden. Von diesem Gesamtbetrag entfallen insgesamt rd. 41.000, -- € auf die Anschaffung der benötigten Ladesäulen.

Der dieser Vorlage angehängte Angebotsauszug informiert über die **fünf** letztlich ausgewählten Standorte, die wesentlichen Rahmenbedingungen des Betreibermodells für den WBH sowie die zugrunde gelegte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (hier: konservative Annahme einer Rendite von rd. 3,45% und einer 10%igen Umsatzbeteiligung des WBH am zeitbasierten Tarif). Der Berechnung entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass über die geschätzte Umsatzbeteiligung nach rd. 6 Jahren der Aufwand für die Bereitstellung der Ladesäule vom Typ Mennekes Smart 22 mit 2 * 22 kW (ca. 8.270, --€, inkl. USt.) amortisiert werden kann.

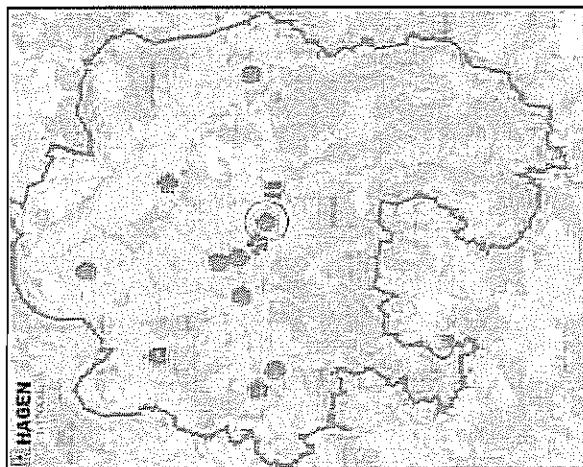
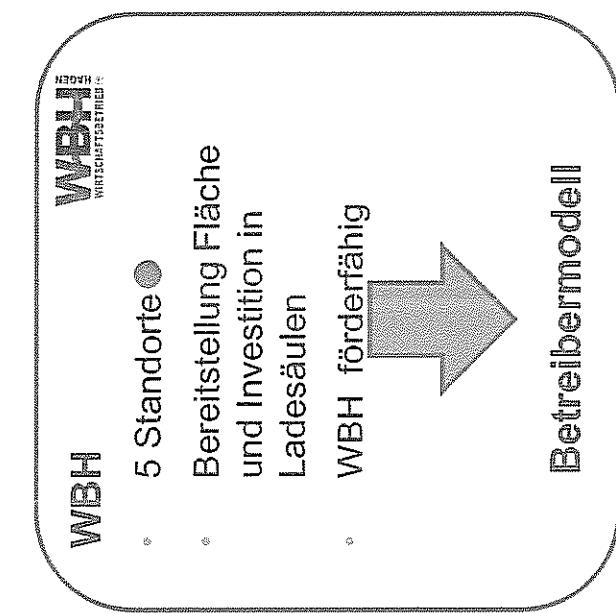
gez.

gez.

Thomas Grothe
Vorstandssprecher

Hans-Joachim Bihs
Vorstand

Standorte WBH und Stadt Hagen



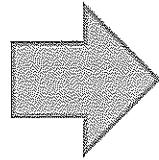
märk [B]

Stadt Hagen



Stadt Hagen

- 7 Standorte
- Bereitstellung Fläche
- Investition nicht möglich
- Antrag Förderprogramm



Investitionsmodell



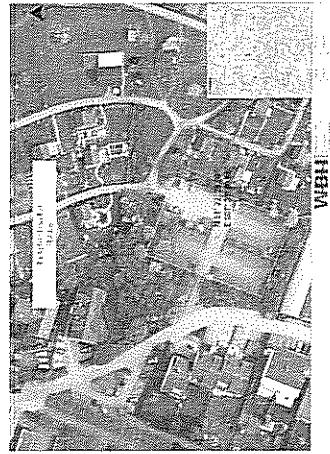
[8]

Bilder der Einzelstandorte

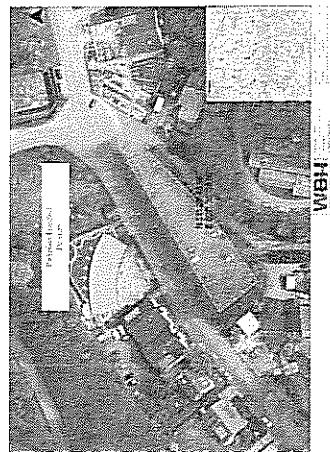
© Bauland Gesamtkonzept



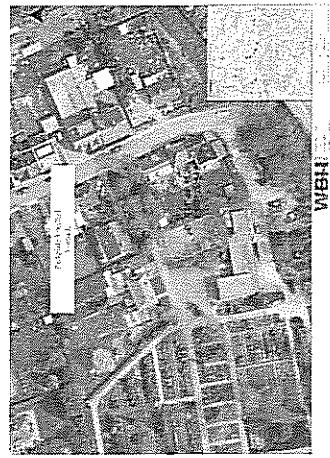
Parkplatz: WBH Elper Str.



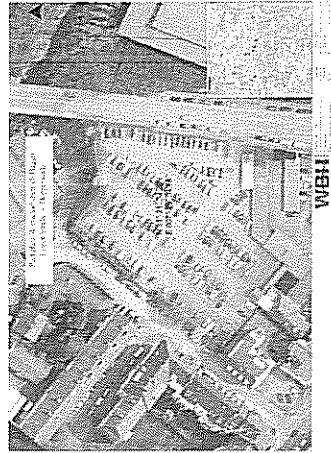
Parkplatz: Friedhof Delstern



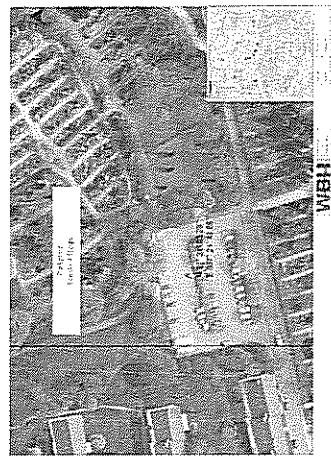
Parkplatz: Friedhof Vorhalle



Parkplatz:
WBH
Halden

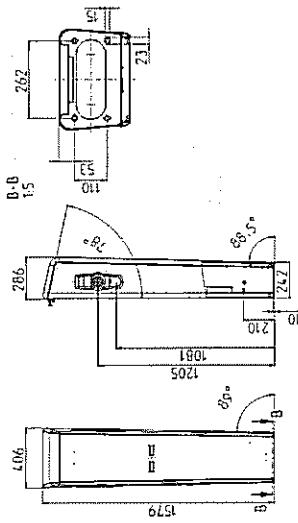


Parkplatz:
Friedhof
Halden



Angebotskonkretisierung (1/2) | Infrastruktur

- Lieferung von 5 Ladesäulen vom Typ Mennekes S 22 einschl. Anschlusskomponenten
- Design WBH
 - Powered by Mark-E
 - Ladennetz-Logo
- Tiefbau bzw. Parkplatzvorbereitung
 - Eigenleistung WBH?
- Parkplatzkennzeichnung
 - (Vorgaben Förderprogramm/
Stadt Hagen)
- Netzanschluss durch ENERVIE Vernetzt



mark E

> Preisliste (Gruppe 2)

Angbotskonkretisierung (2/2) | Integration

- Konfiguration der Ladesäule
- Einbindung der Ladesäulen in technisches Betriebsführungssystem (LISY2)
- Freischaltung der Ladesäulen für Ladenetz.de
- Preismodell (zeitbasiertes Laden) – auch individuell für WBH konfigurierbar –
 - 3,99 €/h mit Kundenkarte Mark-E AG* (bis 22 kW)
 - 4,99 €/h ohne Kundenkarte (mit Ladepay-App)
- Betriebsführungsvertrag
 - Technische und kaufmännische Betriebsführung
 - Laufzeit 10 Jahre (inkl. Gestaltungsvertrag Parkplatz)
 - Beteiligung am Nettoumsatz in Höhe von 10 Prozent (Parkplatzstellung kostenfrei)

*Kundenkarte monatlich 2,99 €



© Energie Gruppe

21
21

Business Case (wesentliche Prämisse)

- Investitionskosten je Ladesäule (d.h. 2 Ladepunkte): 15.000 € (ohne Förderung)
 - Beinhaltet: Hardware, Tiefbau und Netzanschluss
- Preismodell: Grundgebühr 2,99 €/Monat + zeitbasierter Tarif 3,99 €/h
 - Grundgebühr → deckt fixe Kosten aus Betrieb und Abrechnung
 - Zeitbasierter Tarif → deckt variable Kosten (z.B. Stromverbrauch)
- Auslastung bei Ladepunkten steigt von anfangs 5% auf dauerhaft maximal 40%
 - Kundenanzahl entwickelt sich parallel zur jährlich steigenden Auslastung
 - Ø Ladeleistung pro Ladepunkte je Stunde: 8,0 kWh (Mischkalkulation)
- Technischer Fortschritt bei Elektroautos lässt Ø Ladeleistung künftig stetig steigen
 - Strombezug für Ladesäulen erfolgt zu Endkundenpreisen (inkl. aller Abgaben)
 - Grund: Ladesäule gilt gemäß EEG als Letzterverbraucher → Endkundenpreis
- Umsatzbeteiligung WBH: 10% am zeitbasierten Tarif

Märk E

> Ergebnis Gruppe

Business Case (exemplarisch 1 Ladesäule)

• Konervative Variante: 3,45% Rendite

• Annahme: Ø Ladeleistung steigt langsam (technischer Fortschritt), keine Preiserhöhungen

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Investition ohne Förderung (€) | 15.000 | 3.99 | 3.99 | 3.99 | 3.99 | 3.99 | 3.99 | 3.99 | 3.99 | 3.99 |
| Tarif zeitbasiert (€/h) | | | | | | | | | | |
| Ø Ladeleistung (kWh) | 8,0 | 8,5 | 9,0 | 9,5 | 10,0 | 10,5 | 11,0 | 11,5 | 12,0 | 12,5 |
| Auslastung Ladesäule (%) | 5% | 10% | 15% | 20% | 25% | 30% | 35% | 40% | 40% | 40% |
| Auslastung Ladepunkt (h/d) | 1,2 | 2,4 | 3,6 | 4,8 | 6,0 | 7,2 | 8,4 | 9,6 | 9,6 | 9,6 |
| Umsatzbeteiligung (%) | 10% | | | | | | | | | |
| Umsatzbeteiligung (€) | | | | | | | | | | |
| Rendite (%) | 3,45% | | | | | | | | | |

• Optimistische Variante: 7,62% Rendite

• Annahme: Ø Ladeleistung steigt schneller (technischer Fortschritt), inkl. Preiserhöhungen

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 |
|--------------------------------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Investition ohne Förderung (€) | 15.000 | 3.99 | 3,99 | 4,49 | 4,99 | 4,99 | 5,49 | 5,49 | 5,99 | 5,99 |
| Tarif zeitbasiert (€/h) | | | | | | | | | | |
| Ø Ladeleistung (kWh) | 8,0 | 9,0 | 10,0 | 11,0 | 12,0 | 13,0 | 14,0 | 15,0 | 16,0 | 17,0 |
| Auslastung Ladesäule (%) | 5% | 10% | 15% | 20% | 25% | 30% | 35% | 40% | 40% | 40% |
| Auslastung Ladepunkt (h/d) | 1,2 | 2,4 | 3,6 | 4,8 | 6,0 | 7,2 | 8,4 | 9,6 | 9,6 | 9,6 |
| Umsatzbeteiligung (%) | 10% | | | | | | | | | |
| Umsatzbeteiligung (€) | | | | | | | | | | |
| Rendite (%) | 7,62% | | | | | | | | | |

Integriertes Handlungskonzept „Grüne Infrastruktur“ Harkort-/Hengsteysee – Hagen



Hengsteysee | © Regionalverband Ruhr, Essen

Integriertes Handlungskonzept „Grüne Infrastruktur“

Harkort-/Hengsteysee – Hagen

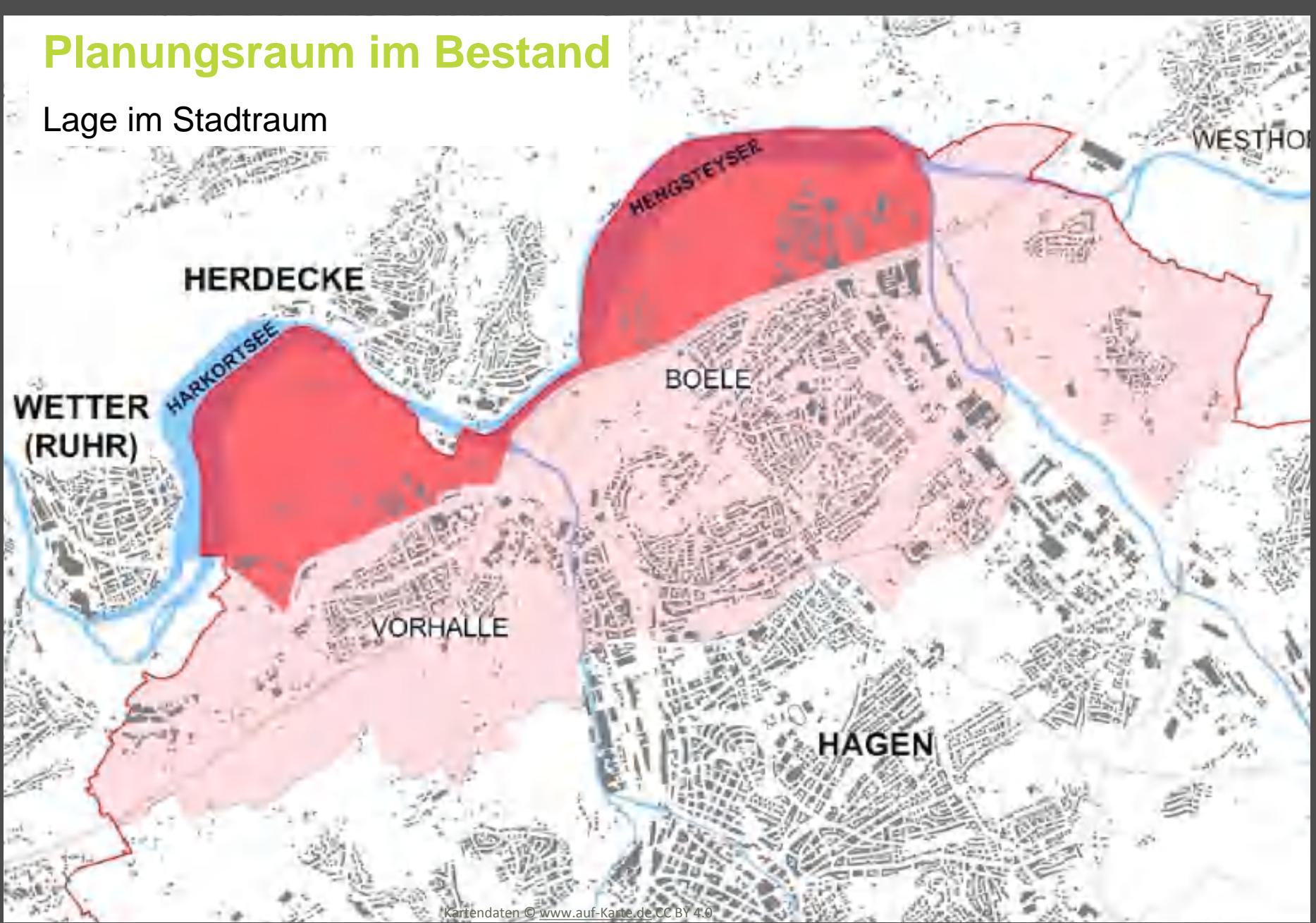
Übersicht:

- Kurzprofil des Untersuchungsraums
- Analyse
- Beteiligungsprozess
- Leitbildentwicklung
- Handlungsfelder und Maßnahmen
- Umsetzungskonzept
- Zusammenfassung und Ausblick

Kurzprofil des Untersuchungsraums

Planungsraum im Bestand

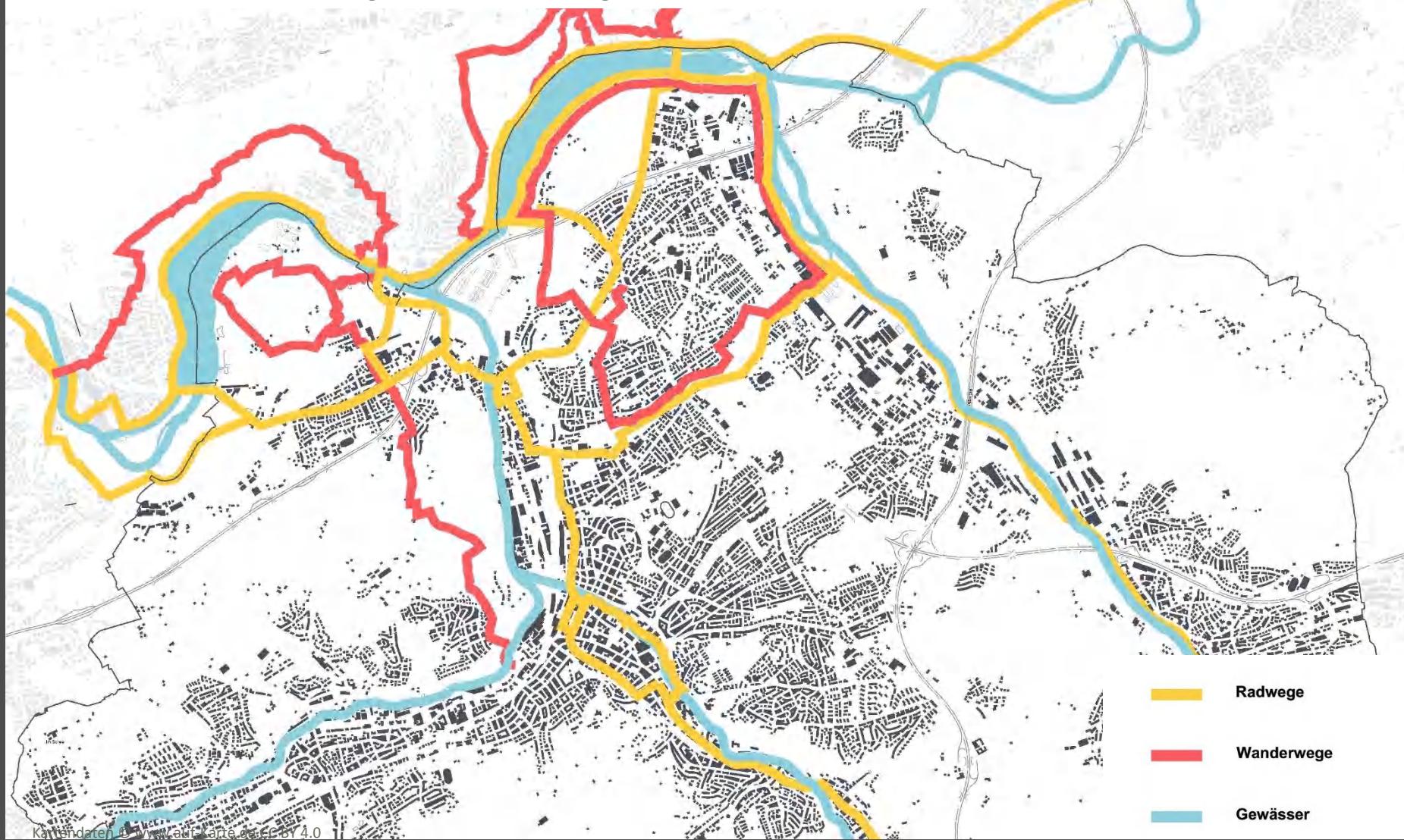
Lage im Stadtraum



Kartendaten © www.auf-Karte.de CC BY 4.0

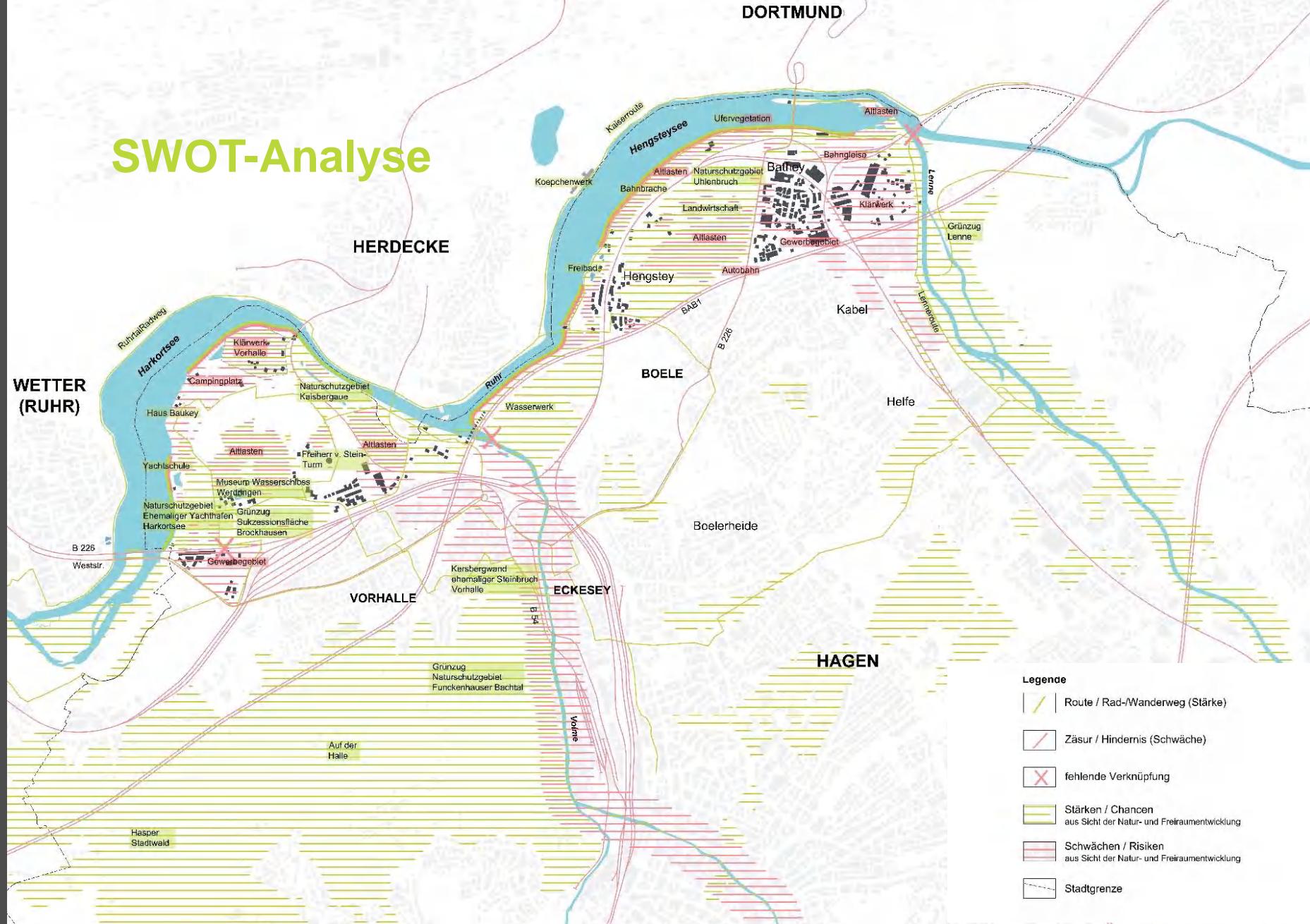
Planungsraum im Bestand

Infrastruktur Radwege, Wanderwege, Gewässer



Analyse

SWOT-Analyse



SWOT-Analyse

Stärken

- Potentielle Naherholungsfläche auf ehemaliger Bahnfläche (ca. 20ha).
- touristische Ziele in direkter Seenähe (z.B. Wasserschloss Werdringen, RuhrtalRadweg).
- Abwechslungsreiche Kulturlandschaft.
- Die Seen als Klimapuffer.
- Ufervegetation und Seen bieten Platz für viele Tiere v.a. Wasservögel.

SWOT-Analyse

Schwächen

- Eingeschränkte ÖPNV-Anbindung.
- Zäsur durch Autobahn (A1) und Bahn.
- Hoher Nutzungsdruck.
- spezifische Freizeitangebote fehlen.
- Eingeschränkte Nutzbarkeit der Seeufer durch starken Bewuchs.
- Verlandung der Seen, Unterhaltung und Entsorgung.
- Altlasten auf der Bahnbrache.
- Mangelndes Informationsmaterial über die Seen.

Beteiligungsprozess

Beteiligungsprozess

Erste Planungswerkstatt: „Verwaltungsworkshop 1“

Teilnehmer: Fachbehörden und Planende Verwaltung



Zweite Planungswerkstatt: „Verwaltungsworkshop 2“

Teilnehmer: Fachbehörden und Planende Verwaltung



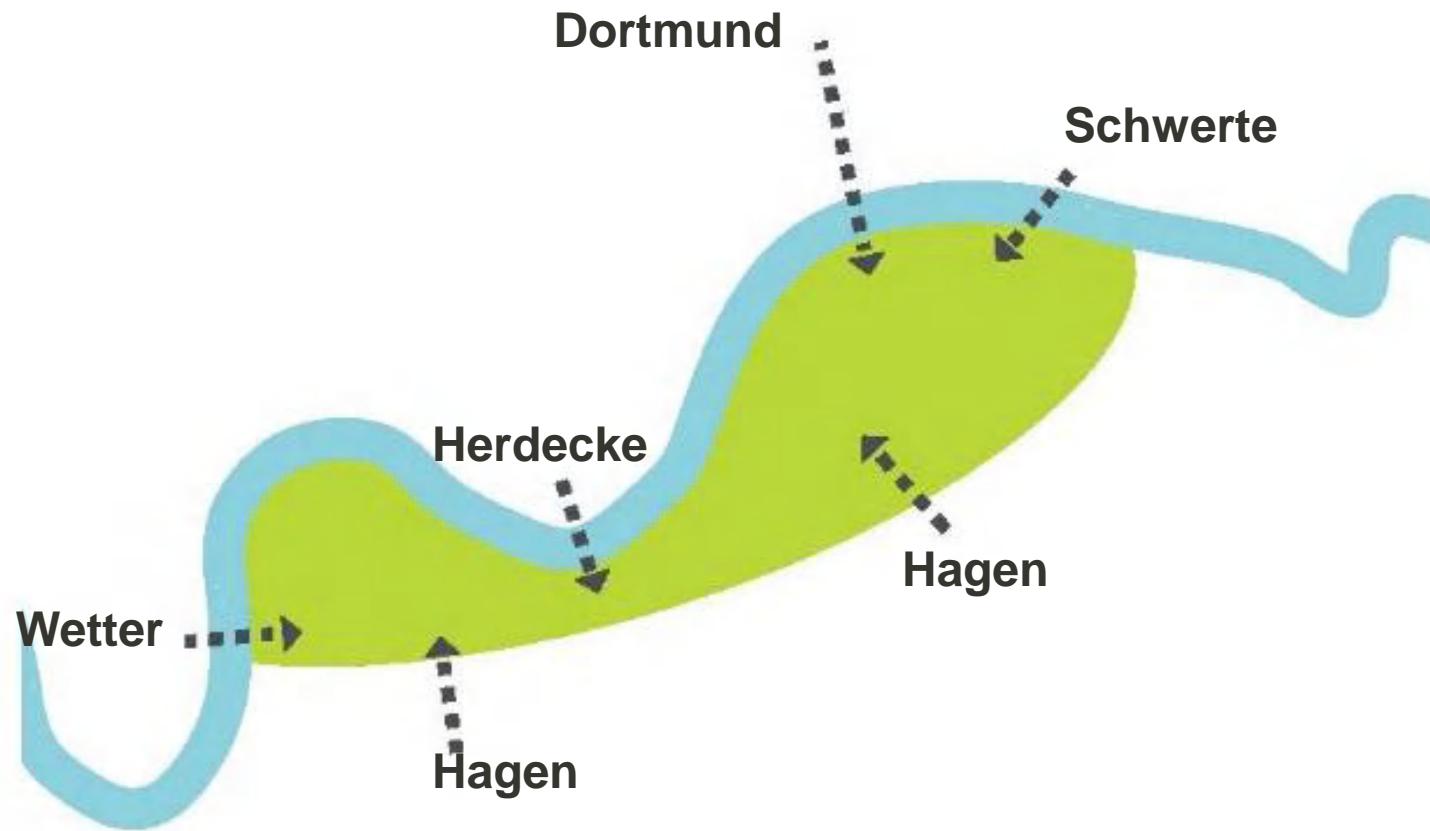
Dritte Planungswerkstatt: Bürgerbeteiligung

Teilnehmer: örtliche Akteure und Vertreter unterschiedlicher Interessengruppen und Vereine sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger - Durchführung getrennt nach Hagener Ortseilen Vorhalle/Harkortsee und Boele/Hensteysee

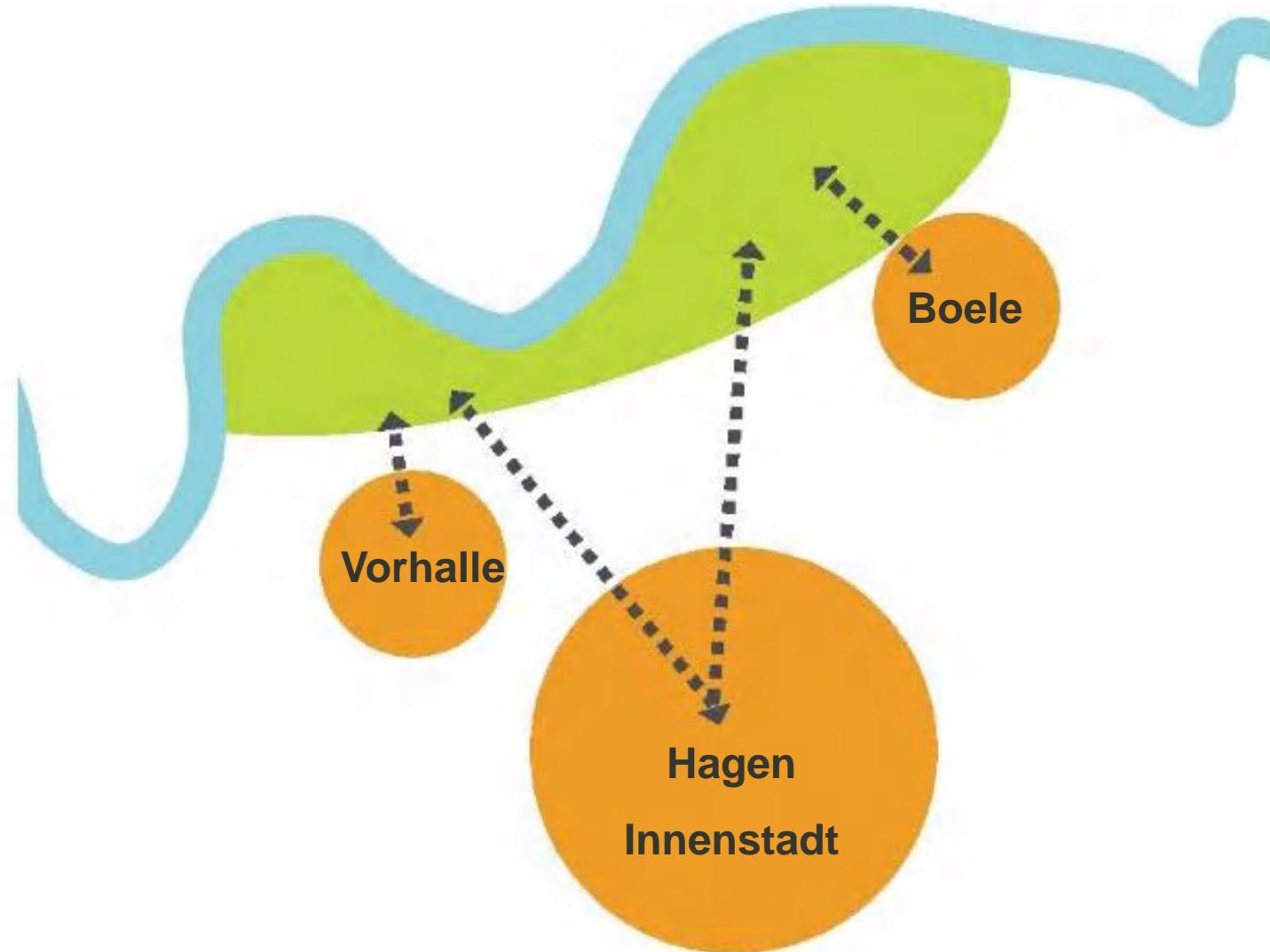


Leitbildentwicklung

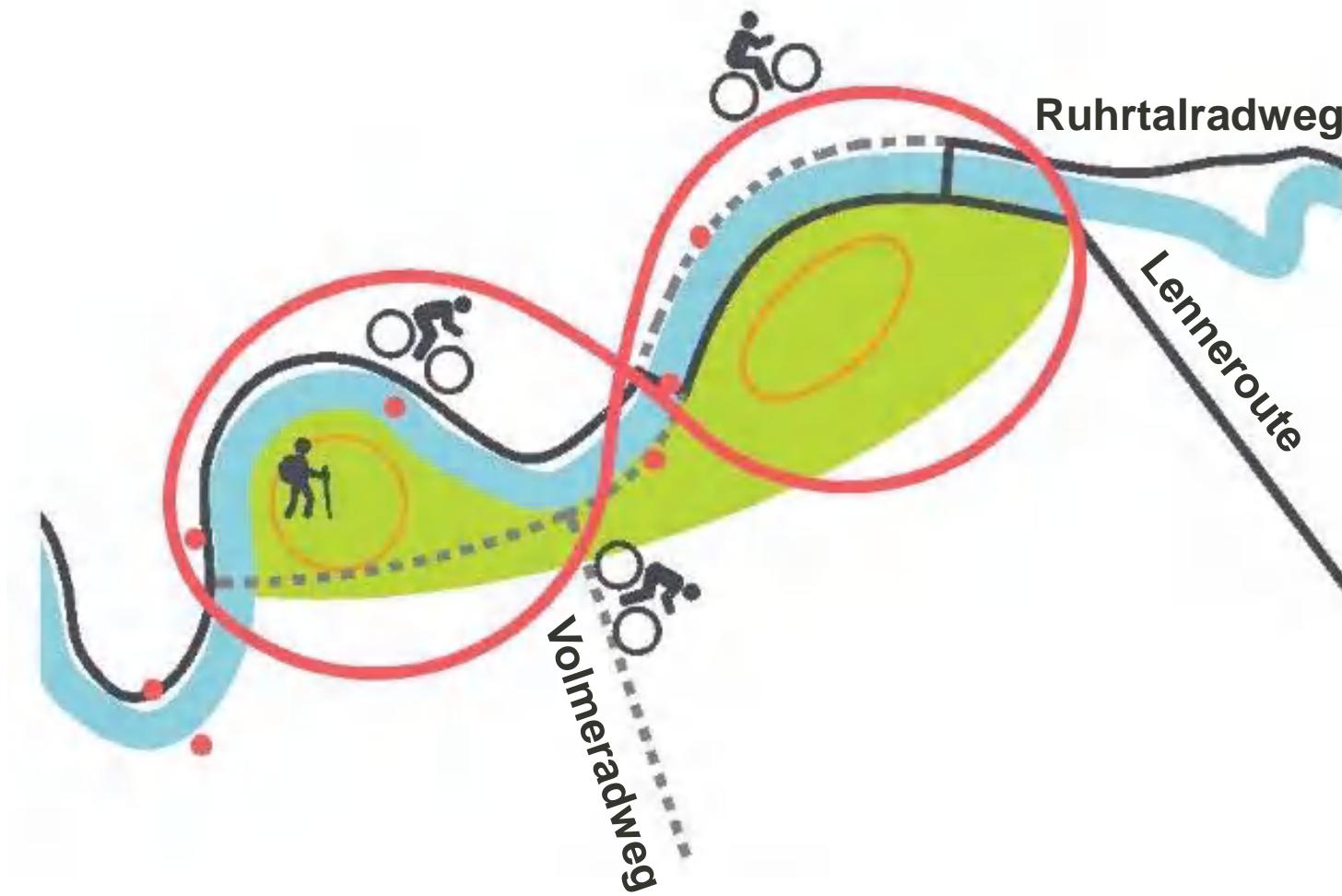
Entwicklungsziel: Interkommunale Vernetzung



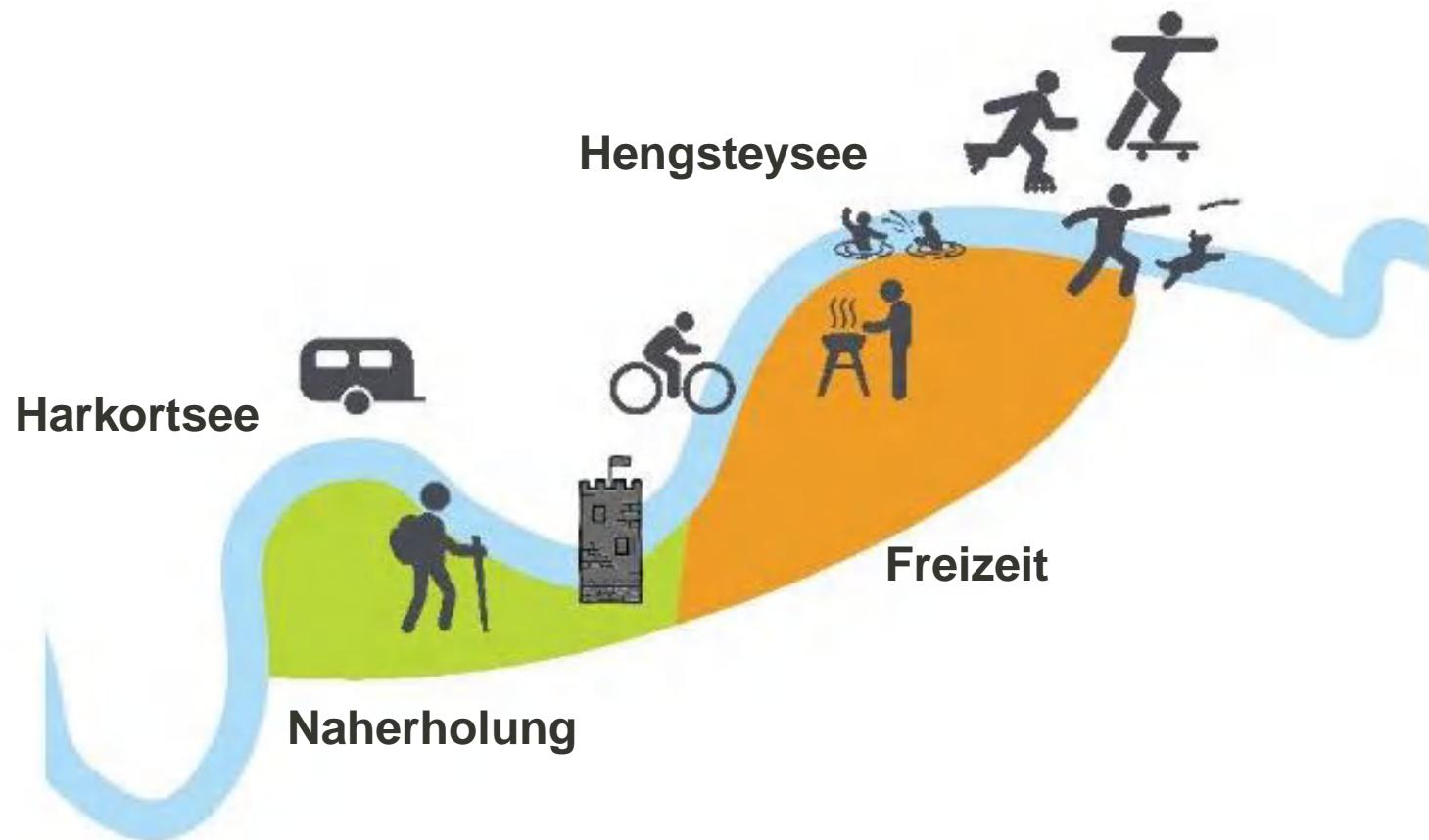
Entwicklungsziel: Verbindung mit dem Stadtraum



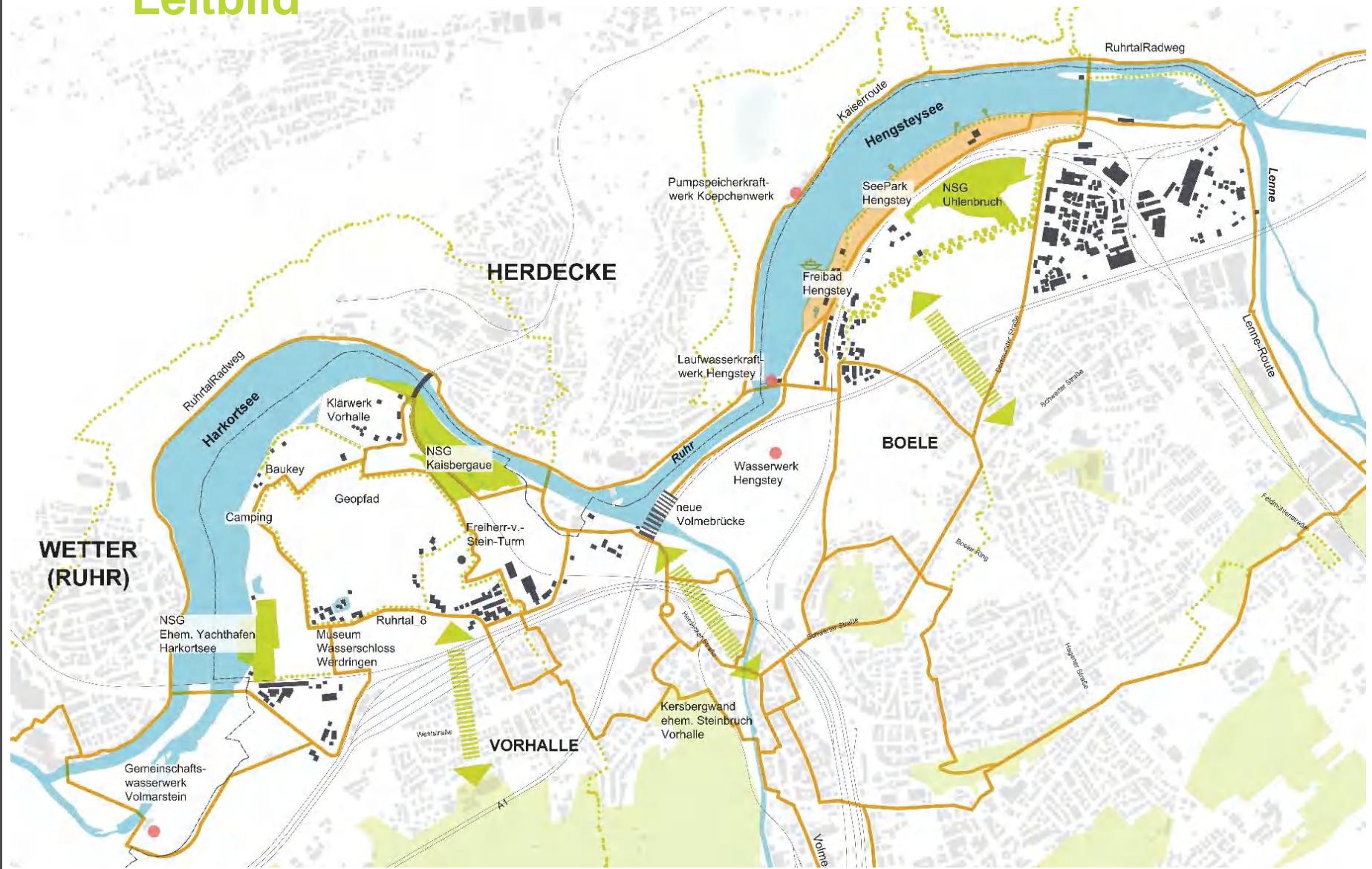
Entwicklungsziel: Touristische Routen



Entwicklungsziel: Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten



Leitbild



Handlungsfelder und Maßnahmen

Themenfeld A: Natur- und Freizeitentwicklung am Südufer des Hengsteysees

1. Südufer Hengsteysee - Stege zum Wasser
2. Freibadentwicklung / Seebühne
3. SeePark Hengstey
4. Gefährdungsabschätzung SeePark
5. Artenschutzgutachten SeePark

Themenfeld B: Umweltbildung

6. Betreuung des Seeumfeldes
7. Natur-Klassenzimmer
8. Anschaffung und Betrieb von Mähbooten
9. Kinder- und Jugendfarm

Themenfeld C: Regionale und überregionale Vernetzung

10. Ausbau des RuhrtalRadweges
11. Ruhrtal_8
12. Volmeradweg
13. Themenrouten - regionale / überregionale Vernetzung
14. Böhfeld-Wanderweg
15. Route der Vogelbeobachtung

Themenfeld D: Naturschutz

16. Stärkung der bestehenden Naturschutzgebiete

Themenfeld E: Sport

17. Erweiterung des Sport- und Spielangebotes
18. Servicepunkt Sport

Themenfeld F: Projektmanagement

19. Projektmanagement

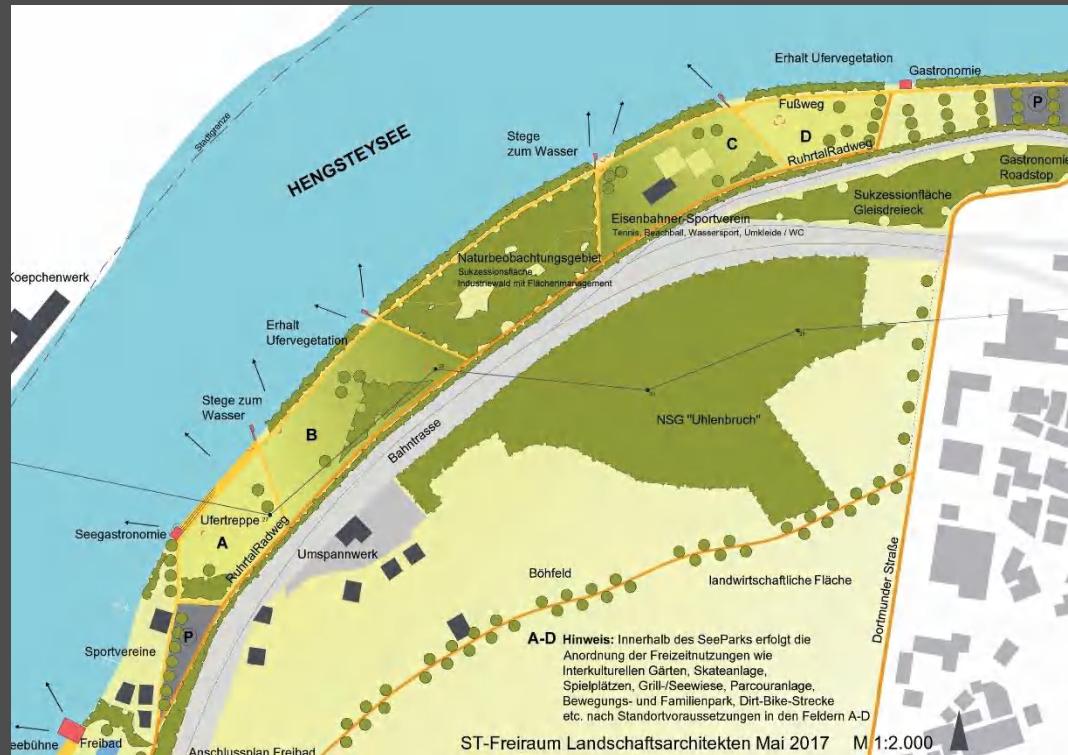
Themenfeld G: Übernachtungsangebot

20. Alternative Übernachtungsangebote

Themenfeld A:

Natur- und Freizeitentwicklung am Südufer des Hengsteysees

1. Südufer Hengsteysee - Stege zum Wasser
2. Freibadentwicklung / Seebühne
3. SeePark Hengstey
4. Gefährdungsabschätzung SeePark
5. Artenschutzgutachten SeePark



Themenfeld B: Umweltbildung

- 6. Betreuung des Seeumfeldes
- 7. Natur-Klassenzimmer
- 8. Anschaffung und Betrieb von Mähbooten
- 9. Kinder- und Jugendfarm



Themenfeld C:

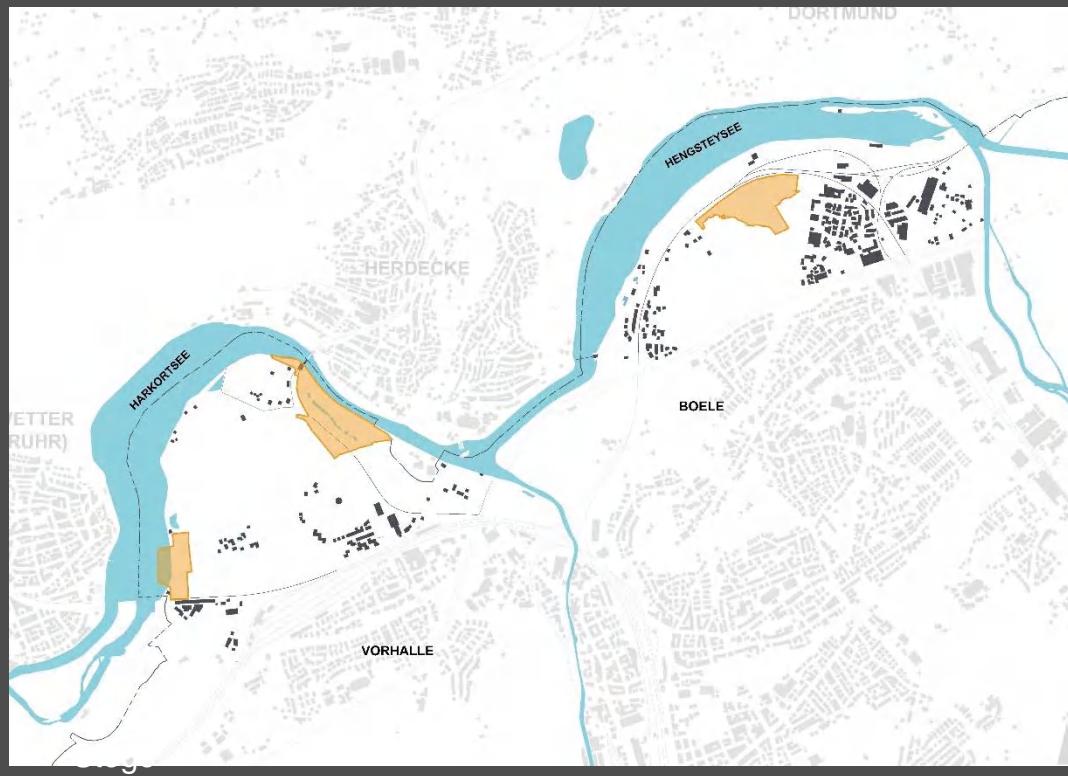
Regionale und überregionale Vernetzung

10. Ausbau des RuhrtalRadweges
11. Ruhrtal_8
12. Volmeradweg
13. Themenrouten - regionale / überregionale Vernetzung
14. Böhfeld-Wanderweg
15. Route der Vogelbeobachtung



Themenfeld D: Naturschutz

16. Stärkung der bestehenden Naturschutzgebiete



Themenfeld E: Sport

17. Erweiterung des Sport- und Spielangebotes
18. Servicepunkt Sport



Themenfeld F:

Projektmanagement

19. Projektmanagement

Die Ziele und Inhalte:

- Schnittstelle zu den beteiligten Fachstellen der planenden Verwaltung
- Durchführung von Beteiligungsprozessen
- Bildung und Förderung von Netzwerken
- Betreuung von Architektur- und Gestaltungswettbewerben
- Ermittlung des Finanzbedarfes und Beantragung von Fördermitteln
- Akquisition von Drittmitteln (Sach- und Geldspenden)
- Kinder- und Jugendhilfe
- Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Veranstaltungsmanagement

Themenfeld G: Übernachtungsangebot

20. Alternative Übernachtungsangebote

<http://www.bettundbike.de>

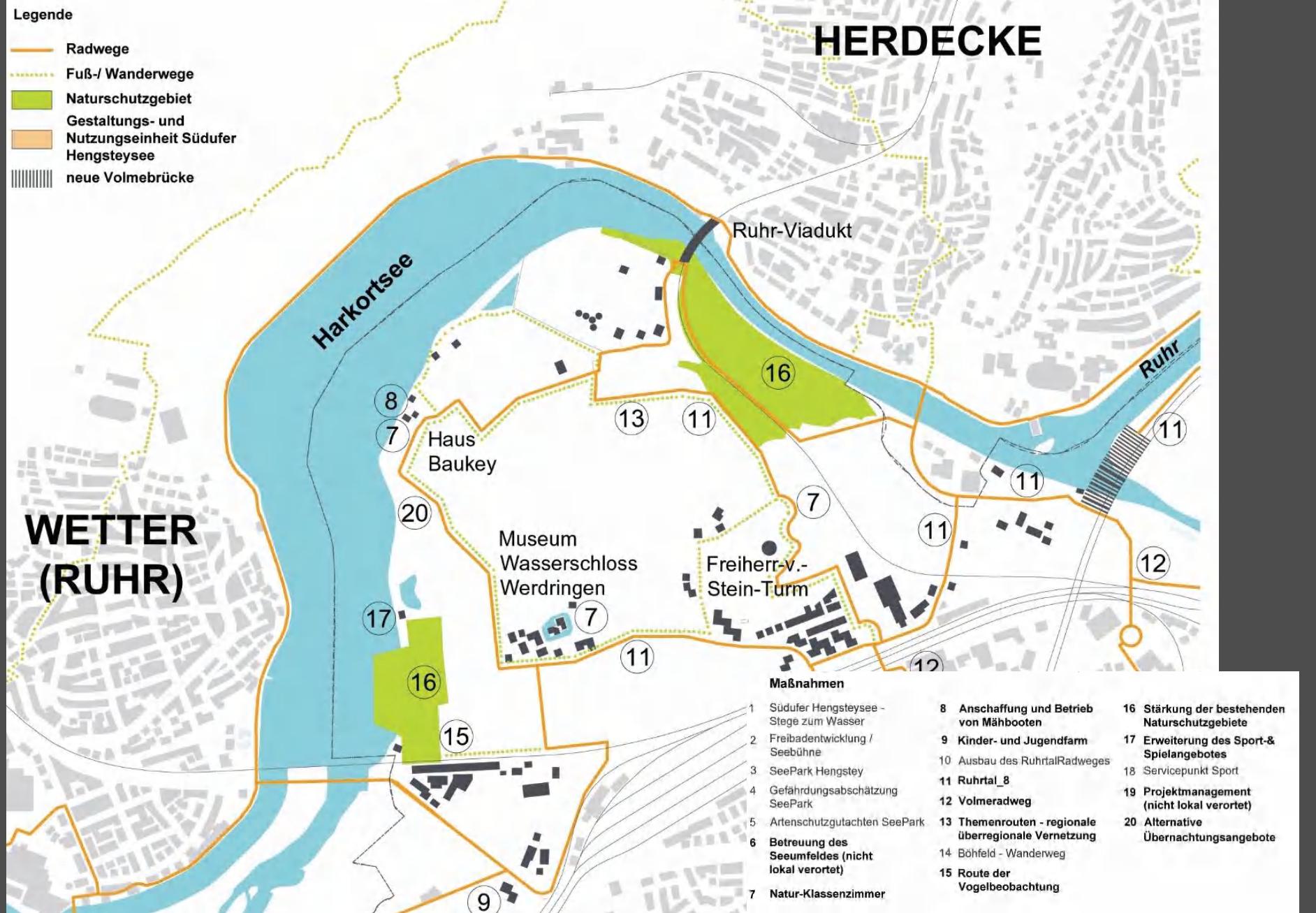


Legende

- Radwege
- Fuß-/ Wanderwege
- Naturschutzgebiet
- Gestaltungs- und Nutzungseinheit Südufer Hengsteysee
- neue Volmebrücke

HERDECKE

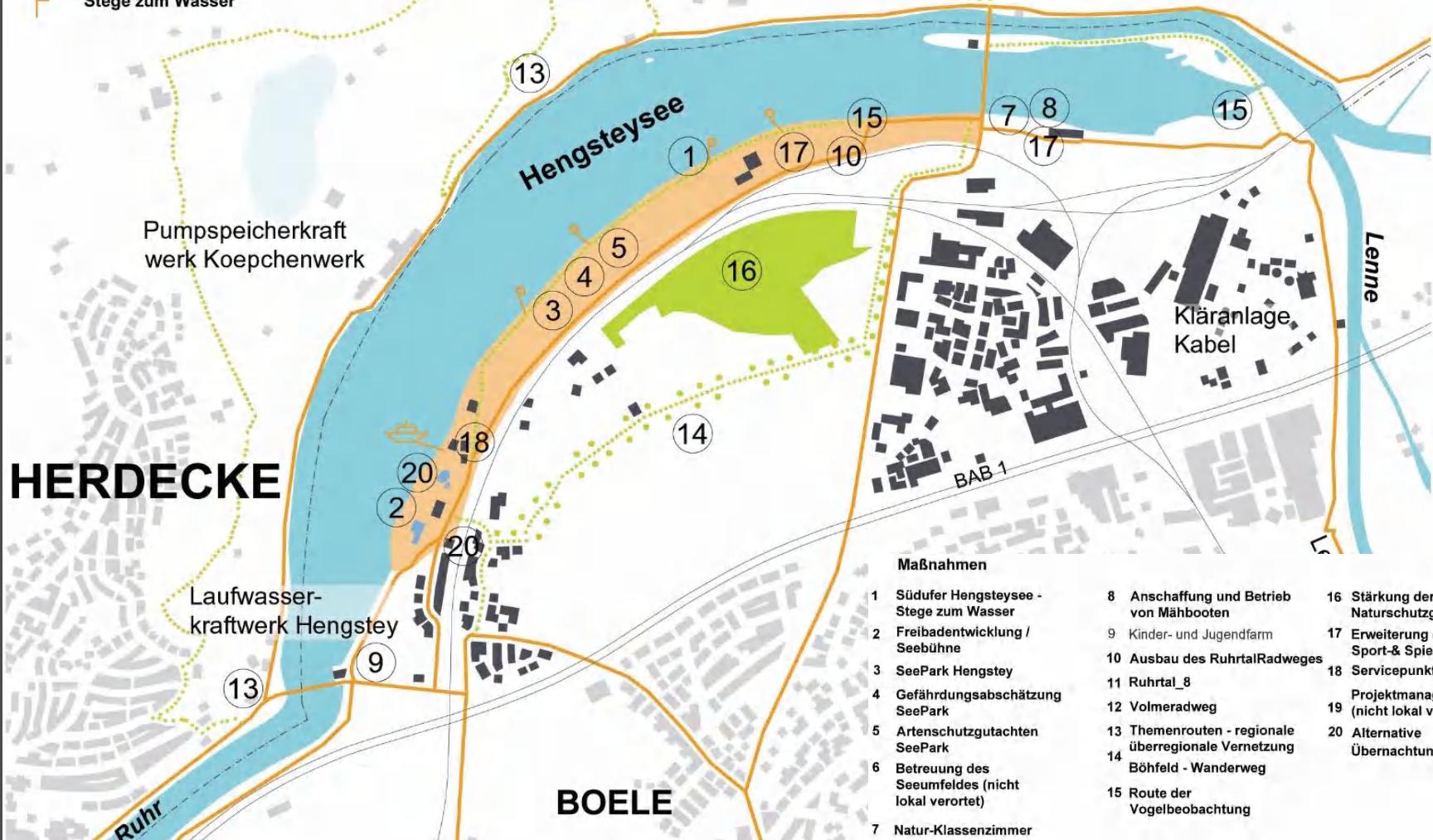
WETTER (RUHR)



Legende

- Radwege
- Fuß-/ Wanderwege
- Naturschutzgebiet
- Gestaltungs- und Nutzungseinheit Südufer Hengsteysee
- ||||| neue Volmebrücke
- Stege zum Wasser

DORTMUND

**Maßnahmen**

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Südufer Hengsteysee - Stege zum Wasser | 8 Anschaffung und Betrieb von Mähbooten | 16 Stärkung der bestehenden Naturschutzgebiete |
| 2 Freibadentwicklung / Seebühne | 9 Kinder- und Jugendfarm | 17 Erweiterung des Sport- & Spielangebotes |
| 3 SeePark Hengstey | 10 Ausbau des RuhrtalRadweges | 18 Servicepunkt Sport Projektmanagement |
| 4 Gefährdungsabschätzung SeePark | 11 Ruhrtal_8 | 19 (nicht lokal verortet) |
| 5 Artenschutzgutachten SeePark | 12 Volmeradweg | 20 Alternative Übernachtungsangebote |
| 6 Betreuung des Seefeldes (nicht lokal verortet) | 13 Themenrouten - regionale überregionale Vernetzung | |
| 7 Natur-Klassenzimmer | 14 Böhfeld - Wanderweg | |
| | 15 Route der Vogelbeobachtung | |

Maßnahmensteckbrief

58 Maßnahmenbeschreibung



Abb. 48: Seeparkkonzept (ST-Freiraum 2017). Grundlage: Kartenfunden © www.auf-Karte.de CC BY 4.0

Maßnahme: SeePark Hengstey

| 03

EFRE-Handlungsfeld: 1 Grüne Infrastruktur

- 3 Schutz und Wiederherstellung von Freiräumen
- 4 Nutzbarmachung von Brachen und leerstehenden Gebäuden
- 6 Verbesserung des öffentlichen Raums/ Wohnumfelds
- 7 Belebung der örtlichen Wirtschaft

Kurzbeschreibung: Einrichten einer Freizeitfläche als Treffpunkt für die Hagener Bevölkerung unter Berücksichtigung naturschutzfachlicher Ziele

Die ca. 20 ha große Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs am Südufer des Hengsteysees wird nach Grunderwerb durch die Stadt Hagen neu gestaltet und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Entwicklungsziel ist die Schaffung eines Freizeit- und Erholungsraumes, der die besondere Lage zwischen dem Naturschutzgebiet „Uhlenbruch“ und Hengsteysee als Alleinstellungsmerkmal herausstellt und frei-zeitorientierte wie naturschutzfachliche Belange gleichermaßen berücksichtigt. Durch eine Verlagerung des RuhtalRadweges an die südliche Gebietsgrenze sowie die Anlage eines uferbegleitenden Fußweges wird eine Trennung der Verkehrswege erzielt, die in Verbindung mit einer internen Vernetzung dem hohen Nutzungsdruck gerecht wird und jeweils hochwertige Wegeflächen und Aufenthaltsbereiche erzeugt. In den resultierenden Teilläufen entstehen Freiräume und Nutzungssegmente, die den jeweiligen Standortpotenzialen gerecht werden. Ausbau- und Nutzungsintensität nehmen zum Naturbeobachtungsgebiet hin ab. Erschließungsintensive Nutzungen werden in der Nähe des Parkplatzes an der Dortmunder Straße und am Freibad Hengstey verortet, so dass WC- und Umkleidemöglichkeiten in Verbindung mit einer erweiterten Gastronomie geschaffen werden können. Die vorhandenen Stellplatzanlagen werden im erforderlichen Umfang erweitert. Ruhigere Nutzungen werden in Richtung Naturbeobachtungsgebiet verlagert. Die vorgesehenen Nutzungen reichen vom Bewegungs- und Familienpark, über Skate- und Parcoursanlagen, Spielplätze, eine Dirtbikestrecke und Vergleichbares bis hin zu extensiveren Flächen wie interkulturellen Gärten, Grill- und Seewiesen. Zwischen Hengsteysee und Naturschutzgebiet „Uhlenbruch“ wird eine Sukzessionsfläche der Bahnbrache als Tritstein zum Hengsteysee erhalten. In Verbindung mit einer gesonderten Wegeföhrung über Stege und niedrigschwellige, begrenzte Wegeflächen entsteht ein wertvolles Naturbeobachtungsgebiet.

Unter den Aspekten der Familienfreundlichkeit und Barrierefreiheit soll im gesamten SeePark ein breites Spektrum von Angeboten erreicht werden. Der SeePark soll sich mit einer einheitlichen Gestaltungssprache (Corporate Design) als besonderer und unverwechselbarer Freiraum innerhalb der Seenlandschaft darstellen und alle Generationen und Bevölkerungsschichten erreichen.

INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT GRÜNE INFRASTRUKTUR HARKORT-/HENGSTEYSEE ST-FREIRAUM

Zielsetzung:

- Aufwertung der Bahnbrache zu einem neuen Freiraum
- Freizeitangebote für alle Generationen
- Raum der sozialen Teilhabe und Begegnung
- Integration benachteiligter Bevölkerungsgruppen
- Schaffung eines Raums für Kulturen, gemeinsame Aktionen und Erholung
- Naherholung durch Kombination von Freiraumfunktionen (Erholung in der Natur, Sport- und Bewegungsangebot, familienfreundliche Freiraumgestaltung)
- Stärkung der Vereine vor Ort durch Partnerschaften für die Erstellung von Konzepten, Betreuung von Angeboten, o. ä.
- Stärkung der Attraktivität

Aufgaben:

- Kauf der Fläche „Bahnbrache Hengstey“
- Planung des SeeParks und Umsetzung unter Einbeziehung der Bevölkerung
- Umgang mit belasteten Bodenbereichen
- Beachtung der naturschutzfachlichen Ziele, Erhebung einer Artenschutzrechtlichen Prüfung

Gesamtkosten: 8.860.000,00 €

Priorität / Zeitraum: 1 / bis 2021 (Planung)
bis 2027 (Bau)

| | | |
|--------------------------------|---|---|
| Beteiligte, Eigentümer: | WBH Stadt Hagen Ruhrverband Biologische Station Naturschutzverbände | RVR Wohlfahrtsverbände HVG Stadtsportbund HEB |
|--------------------------------|---|---|

Übergeordnete Ziele und Förderzugänge:
OP EFRE NRW Ziel 11: Verbesserung der Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Arbeit, Bildung und in die Gesellschaft.
OP EFRE NRW Ziel 12: Ökologische Revitalisierung von Quartieren, Städten und Stadtumlandgebieten.
OP EFRE NRW Ziel 13: Entwicklung und Aufbereitung von Brach- und Konversionsflächen zu stadtentwicklungspolitischen bzw. ökologischen Zwecken.

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:

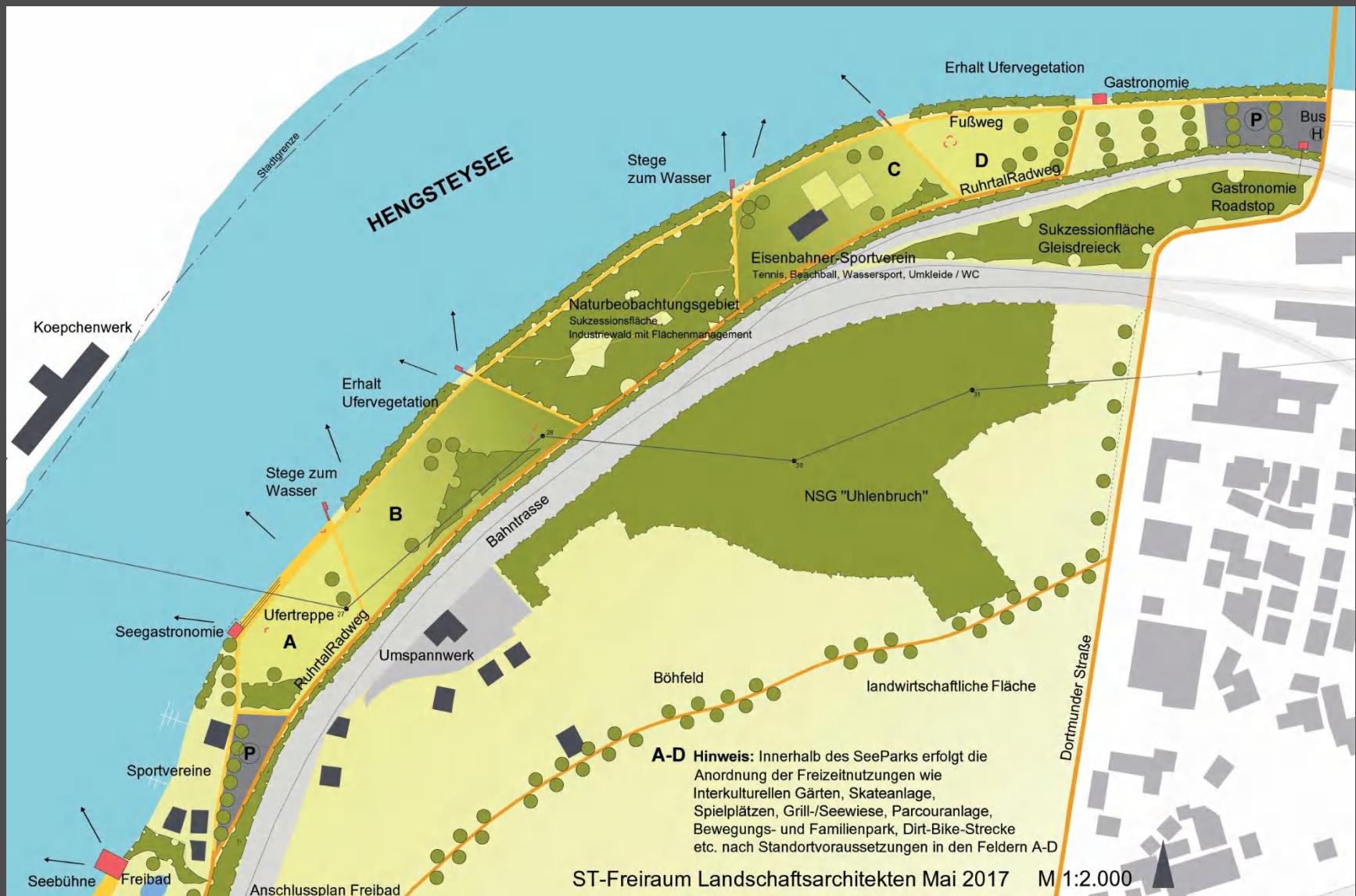
- 01| Südufer Hengsteysee - Stege zum Wasser,
- 02| Freibadentwicklung/Seebühne, 04| Gefährdungsbewertung SeePark, 05| Artenschutzbewertung SeePark, 06| Betreuung des Seefeldes, 07| Natur-Klassenzimmer, 08| Anschaffung und Betrieb von Mähbooten, 09| Kinder- und Jugendfarm, 10| Ausbau des Ruhtal-Radweges, 11| Ruhtal_8, 12| Volmeradweg, 13| Themenrouten - regionale / überregionale Vernetzung, 14| Boele-Rundweg, 15| Route der Vogelbeobachtung, 16| Stärkung der bestehenden Naturschutzgebiete, 17| Erweiterung des Sportangebotes, 18| Servicepunkt Sport, 19| Projektmanagement, 20| Alternative Übernachtungsangebote

INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT GRÜNE INFRASTRUKTUR HARKORT-/HENGSTEYSEE ST-FREIRAUM

59 Maßnahmenbeschreibung



SeePark Hengstey



Maßnahmensteckbrief

56 Maßnahmenbeschreibung

57 Maßnahmenbeschreibung



Abb. 45: Lupe Freibad (ST-Freiraum 2017, Grundlage: Kartendaten © www.auf-Karte.de CC BY 4.0)

Maßnahme: Freibadentwicklung / Seebühne

| 02

EFRE-Handlungsfeld: 3 Schutz und Wiederherstellung von Freiräumen
7 Belebung der örtlichen Wirtschaft

Kurzbeschreibung: Ausbau des Freibades mit weiteren Attraktionen zur Stärkung des Angebotes

Das Freibad am Hengsteysee wird durch ein Badeschiff auf dem Hengsteysee ergänzt, um den direkt angrenzenden See als erweiterndes Angebot zu nutzen. Durch die Verlegung des Ruhrtal-Radweges auf die Rückseite des Freibads wird ein Strand am Hengsteysee möglich. Die bestehenden Angebote werden um weitere Nutzungen wie Beach-Volleyball oder ähnliche Trendsportarten sowie Ausstattungselemente wie Beachclub, Liegestühle und Strandkörbe ergänzt. Im Gebäude wird der bestehende Gastronomiebetrieb modernisiert und um Veranstaltungsräume ergänzt. Für Open-Air-Veranstaltungen wird auf dem See eine Seebühne installiert, die sich in die Gestaltfamilie der Stege am Hengsteysee integriert. Die Seebühne kann beispielsweise auch vom Standesamt für Trauungen genutzt werden. Die vorhandenen PKW- und Fahrradstellplätze werden modernisiert und um ein Angebot an Stromtankstellen erweitert.

Zielsetzung:

- Stärkung der Attraktivität des Freibads
- Nutzung des Sees
- Belebung der örtlichen Wirtschaft
- Intensivieren von Flächennutzung
- Integration von benachteiligten Bevölkerungsgruppen (bspw. durch Einstellung am Beachclub, Verleihen von Strandkörben)

Aufgaben:

- Verlegen des RuhrtalRadweges vom Ufer hinter das Freibad
- Schaffung eines erweiterten Angebots
- Aufwertung der vorhandenen Nutzung des Ufers, dafür Schutz in anderen Bereichen
- Berücksichtigung des Bäderkonzepts HagenBad GmbH / HVG

Gesamtkosten: 4.062.500,00 € (privatwirtschaftliche Investitionen)

Priorität / Zeitraum: 2 / bis 2021

Beteiligte, Eigentümer:
Stadt Hagen
HagenBad GmbH
HVG
Wohlfahrtsverbände

Übergeordnete Ziele und Förderzugänge: **OP EFRE NRW Ziel 11:** Verbesserung der Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Arbeit, Bildung und in die Gesellschaft.
OP EFRE NRW Ziel 12: Ökologische Revitalisierung von Quartieren, Städten und Stadtumlandgebieten.

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen:
03| SeePark Hengstey
06| Betreuung des Seeumfeldes
10| Ausbau des RuhrtalRadweges



Abb. 46: Strand (ST-Freiraum 2013)



Abb. 47: Schwimmhafen (ST-Freiraum 2013)

Freibadentwicklung/Seebühne



Maßnahmensteckbrief

72 Maßnahmenbeschreibung

73 Maßnahmenbeschreibung

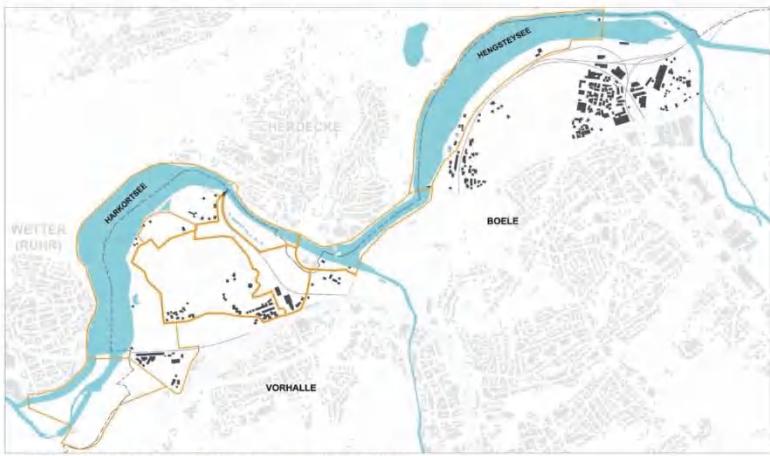


Abb.73: Ruhtal_8 (ST-Freiraum 2017, Grundlage: Kartendaten © www.auf-Karte.de CC BY 4.0)

Maßnahme: Ruhtal_8

| 11

EFRE-Handlungsfeld: 1 Grüne Infrastruktur

6 Verbesserung des öffentlichen Raums/ Wohnumfelds

Kurzbeschreibung: Herstellen eines Rundweges um beide Seen

Die Ruhtal_8 erweitert das Angebot des RuhrtalRadweges. Mit dem Ausbau vorhandener Wege an der Ruhr, beispielsweise des Wirtschaftsweges an der Ruhr parallel zur A1, und am Südufer des Harkortsees zu fahrradtauglichen Strecken ist das Fahrradfahren am gesamten Südufer und eine Umrundung beider Seen erstmalig möglich. So werden auch kulturelle Ziele, wie der Freiherr-vom-Stein-Turm, das Museum Wasserschloss Werdringen oder das Haus Baukey neu erschlossen. Radverleihstationen, Servicestationen zur Reparatur, E-Bike-Ladestationen, „Luft“-Tankstellen und Fahrradständen finden sich ebenso an der Ruhtal_8 wie kleine, attraktive Aufenthaltsflächen. Der Betrieb solcher Servicestationen erfolgt privat bzw unternehmerisch und bietet die Möglichkeit der Integration von Personen des zweiten Arbeitsmarktes. In die Ruhtal_8 integriert sind auch Bahnunterführungen und Brückenschläge, die durch eine Umgestaltung die Nutzbarkeit des Rundkurses für alle Radfahrer, auch für E-Bike- Nutzende, erhöht. Diese Maßnahme schließt eine Lücke im (Fahrrad-) Wegenetz und schafft somit einen weiteren Teilbereich im Radverkehrsnetz NRW. Die Ruhtal_8 trägt maßgeblich zu Vernetzung der anliegenden Städte (Wetter (Ruhr), Herdecke, Dortmund, Hagen) bei.

Zielsetzung:

- Stärkung der lokalen Wirtschaft
- Verbesserte Vernetzung der Seen
- Förderung der Nahmobilität / Umwelt und Klimaschutz
- Vernetzung mit angrenzenden Gemeinden
- Stärkung der touristischen Attraktivität

Aufgaben:
- Klärung der Flächenverfügbarkeit
- Neubau und Ertüchtigung von Wegen
- Festlegung von Routen und Standorten

Gesamtkosten: 2.570.000,00 €

Priorität /
Zeitraum:

Beteiligte,
Eigentümer:
Stadt Hagen
RVR
Ruhrverband
Stadt Wetter (Ruhr)
Stadt Herdecke
Stadt Dortmund
Ennepe-Ruhr-Kreis



Übergeordnete
Ziele und
Förderzugänge:

OP EFRE NRW Ziel 11:

Verbesserung der Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Arbeit, Bildung und in die Gesellschaft.

OP EFRE NRW Ziel 12:

Ökologische Revitalisierung von Quartieren, Städten und Stadtumlandgebieten.

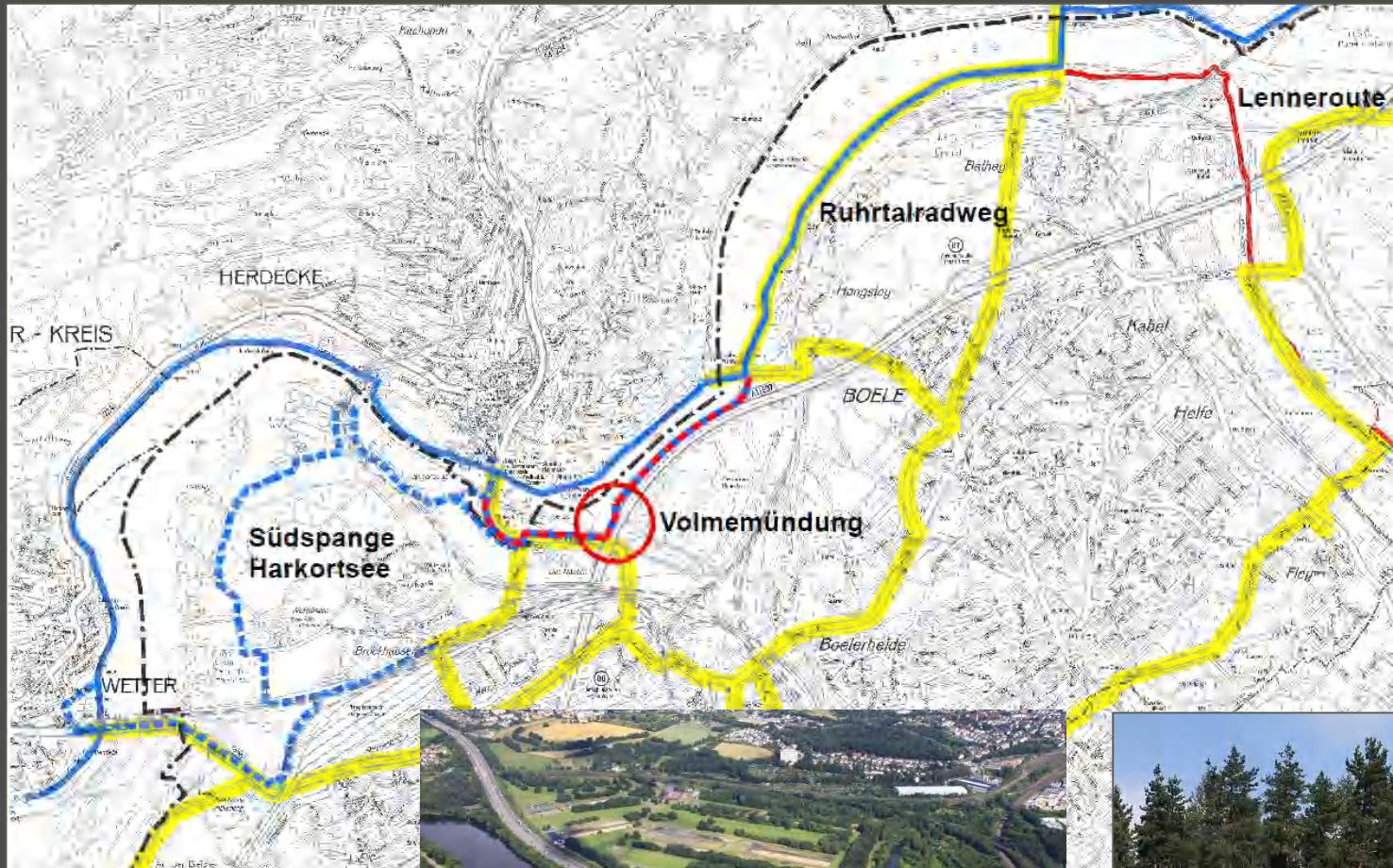
Verknüpfung mit
anderen
Maßnahmen:

- 01| Südufer Hengsteysee - Stege zum Wasser
- 03| SeePark Hengstey
- 06| Betreuung des Seumfeldes
- 10| Ausbau des RuhrtalRadweges
- 12| Volmeradweg
- 13| Themenrouten - regionale / überregionale Vernetzung
- 12| Böhfeld-Wanderweg



Abb.76: Brücke Laufwasserkraftwerk (ST-Freiraum 2017)

Ruhrtal_8



© RVR



Beispielansicht



Kosten- und Finanzierungsübersicht

| Themenfeld Nummer | Projekte und Maßnahmen | EFRE Ziel | Priorität | Gesamt-kosten | Gesamt-kosten OP EFRE 2014-2020 | OP EFRE 2021-2027 | | | Bemerkung |
|----------------------|---|-----------|-----------|---------------|---------------------------------------|-------------------|--------------|-------------|---|
| | | | | | | bis 2021 | bis 2024 | bis 2027 | |
| A 1 | Südufer Hengsteysee/ Stege zum Wasser | 11,12 | 1 | 3.363.750 € | | | | 3.363.750 € | |
| A 2 | Freibadentwicklung / Seebühne | 11,12 | 2 | 4.062.500 € | | | | | Private Investition, ggf. Kooperationsprojekt |
| A 3 | SeePark Hengstey | 11,12,13 | 1 | 8.860.000 € | 1.060.000 € | | | | erfolgt durch den RVR außerhalb der Förderung |
| A 4 | Gefährdungsabschätzung SeePark, Vorbereitungsmaßnahme | 13 | 1 | 55.000 € | 55.000 € | | | | |
| A 5 | Artenenschutzgutachten SeePark - Vorbereitungsmaßnahme | 13 | 1 | 35.000 € | 35.000 € | | | | |
| B 6 | Betreuung des Seefeldes | 11 | 1 | 220.000 € | | | | 220.000 € | |
| B 7 | Natur-Klassenzimmer | 11,12 | 2 | 81.000 € | 81.000 € | | | | |
| B 8 | Anschaffung und Betrieb von Mähbooten | 11,12 | 1 | 883.000 € | 883.000 € | | | | |
| B 9 | Kinder- und Jugendfarm, Standort 'Gut Niederste Hüsberg' | 11,12 | 2 | 5.855.000 € | 5.525.000 € | 330.000 € | | | |
| C 10 | RuhrtalRadweg, Ausbau des | 11,12 | 1 | 1.650.000 € | | | | 1.650.000 € | |
| C 11 | Ruhrtal_8, Ausbau der | 11,12 | 1 | 2.570.000 € | 2.570.000 € | | | | |
| C 12 | Volmeradweg, Ausbau des | 11,12,13 | 1 | 3.060.000 € | | 3.060.000 € | | | |
| C 13 | Themenrouten | 12 | 2 | 695.000 € | 185.000 € | 510.000 € | | | |
| C 14 | Böhfeld-Wanderweg | 12 | 2 | 252.500 € | | 252.500 € | | | |
| C 15 | Route der Vogelbeobachtung | 12 | 2 | 250.000 € | 250.000 € | | | | |
| D 16 | Stärkung der bestehenden Naturschutzgebiete | 12,13 | 2 | 180.000 € | 180.000 € | | | | |
| E 17 | Erweiterung des Sportangebotes | 11 | 3 | 500.000 € | | | | 500.000 € | |
| E 18 | Servicepunkt Sport | 11 | 3 | 300.000 € | | | | 300.000 € | |
| F 19 | Projektmanagement | 11,12,13 | 1 | 1.100.000 € | | 550.000 € | 550.000 € | | |
| G 20 | Alternative Übernachtungsangebote | 11,13 | 3 | nn | | | | | Private Investition, ggf. Kooperationsprojekt |
| Summe | | | | 29.910.250 € | 10.824.000 € | 8.902.500 € | 10.083.750 € | | |

Tab 03: Kosten- und Finanzierungsübersicht (ST-Freiraum 2017)

Umsetzungskonzept

Interventionen Grüner Infrastruktur

- Klimawandelanpassungen & Milderung
- Hochwasserschutz & Management
- Gesundheit & Lebensqualität
- Biotopverbund & Biodiversität
- Wirtschaftswachstum & Investment
- Tourismus & Freizeitwirtschaft
- Freizeit & Erholung

Zusammenfassung und Ausblick

Ausblick

Förderprogramm „Grüne Infrastruktur NRW“

- Einreichfrist 01.06.2017 für das Wettbewerbsverfahren wurde erreicht!
- Empfehlungen der Gutachterkommission bis Ende November 2017
- Empfehlung zur Förderung des interministeriellen Arbeitskreises (IMAK) ca. Mitte Dezember 2017

Bei positiver Förderempfehlung:

- Förderantragstellung bis Mitte 2018 (Bearbeitungszeit max. 6 Monate)
- Realisierung der von der BR Arnsberg bewilligten Maßnahmen bis Ende 2020
- Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzeptes Grüne Infrastruktur Harkort-/Hengsteysee bis 2021
- Erneute Bewerbung/Förderantragstellung in OP EFRE Förderperiode 2021 bis 2027
- Umsetzung aller Maßnahmen bis zum Präsentationsjahr der IGA Metropole Ruhr 2027

Integriertes Handlungskonzept „Grüne Infrastruktur“ Harkort-/Hengsteysee – Hagen



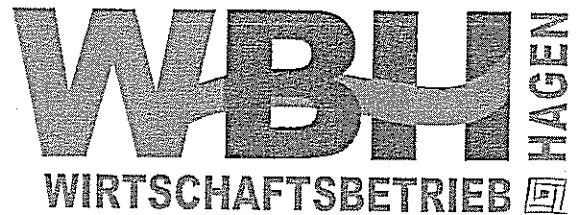
Hengsteysee | © Regionalverband Ruhr, Essen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Hengsteysee | © Regionalverband Ruhr, Essen

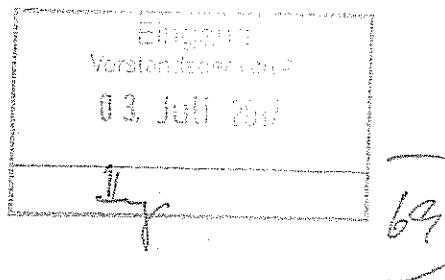
Anlage zur Vorlage 5381/2017
TOP 4.9



WIRTSCHAFTSBETRIEB HAGEN WBH • POSTFACH 4249 • 58042 HAGEN

Stadt Hagen
Vorstandsbereich 4
Herrn Beigeordneten Huyeng

58042 Hagen



Datum und Zeichen Ihres Schreibens

ANSTALT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS DER STADT HAGEN

Fachbereich

Stabstelle Strategische Planung und Koordination

Gebäude

Verwaltungsgebäude

Anschrift

Eilper Str. 132-136, 58091 Hagen

Auskunft erteilt, Zimmer-Nr.

Herr Reichel, A 309

E-Mail

areichel@wbh-hagen.de

| | | |
|------------------|------------------|-------------------|
| Telefon | Vermittlung | Telefax |
| (02331) 3677-123 | (02331) 3677-101 | (02331) 3677-5999 |

Mein Zeichen

Datum

WBH/S 1

03.07.2017

**Sitzung des Umweltausschusses der Stadt Hagen am 29.06.2017
Vorschlag zur Tagesordnung gem. § 6 GeschO der FDP-Fraktion
hier: Erprobung „Streetscooter“ in Hagen**

Sehr geehrter Herr Huyeng,
sehr geehrte Damen und Herren,

Ich beziehe mich auf das heute geführte persönliche Gespräch, in dessen Rahmen insbesondere das schon mit der Stellungnahme für die v. g. Sitzung des UWA beschriebene, mittlerweile erreichte Niveau des Einsatzes von Elektromobilen beim Wirtschaftsbetrieb Hagen (WBH) thematisiert wurde.

Es wurde schon ausgeführt, dass der Verwaltungsrat des WBH bereits in seiner Sitzung am 29.11.2016 umfassend über den Sachstand und die bestehenden Handlungsmöglichkeiten beim Einsatz von Elektrofahrzeugen und -Geräten sowie mit Blick auf die Errichtung von E-Ladestationen beim WBH in Kenntnis gesetzt wurde.

Wie berichtet, hat der WBH schon vor mehr als fünf Jahren damit begonnen, aus den beschriebenen Gründen den Maschinen- und Fahrzeugpark (wo es technisch und wirtschaftlich möglich ist) auf E-Geräte und -Fahrzeuge umzurüsten.

Insoweit ist auch aus meiner Sicht die aktuelle Initiative des Umweltausschusses ausgesprochen zu begrüßen.

Ich darf Ihnen daher erneut versichern, dass vorbehaltlich verfügbarer und leistungsfähiger Fahrzeugmodelle des Segments „Crafter, Kleintransporter u. ä.“ diese in Zukunft unter Beachtung von Wirtschaftlichkeitserwägungen ebenfalls sukzessive ausgetauscht werden.

Mit freundlichem Gruß


Bihs
Vorstand